numer 3 (50) - marzec 2012



miesięcznik Zarządu Transportu Miejskiego

L jak...
podmiejskie

AKTUALNOŚCI

TEMAT NUMERU

Z KART HISTORII ZTM

Z ŻYCIA KMKM

PARK SZTUKI

DRODZY CZYTELNICY

Marcowy numer iZTM poświęciliśmy liniom podmiejskim, ułatwiającym podróżowanie do stolicy mieszkańcom aglomeracji warszawskiej. Dowozowe „eLki", które pojawiły się na podwarszawskich drogach prawie trzy lata temu cieszą się coraz większym zainteresowaniem pasażerów. Dowiedzą się Państwo, na czym polega ich unikatowość i dlaczego będą decydowały o obliczu podmiejskiej komunikacji w następnych latach. Piszemy również, jaka jest procedura tworzenia tego typu linii i ile czasu zajmuje jej uruchomienie. Zapraszamy również na wędrówkę przez historię autobusowej komunikacji podmiejskiej w aglomeracji podwarszawskiej.

Nie zabraknie aktualnych informacji, m.in. o podpisaniu porozumienia dotyczącego funkcjonowania Wspólnego Biletu na linii wołomińskiej, najnowszych zmianach komunikacyjnych, specjalnej karcie wydanej z okazji Euro 2012 oraz zmianach w taryfie i przepisach dotyczących zniżek.

Zachęcamy prenumeratorów do lektury kolejnego odcinka wspomnień naszych pracowników, publikowanych w kolumnie „Z kart historii ZTM" oraz odwiedzenia nowej wystawy w Parku Sztuki na Młocinach.

Zapraszamy do lektury!



WYDAWCA

Zarząd Transportu Miejskiego
m. st. Warszawy
Redaguje zespół prasowy
Redaktor prowadzący:
Konrad Klimczak

ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa
Infolinia 24h: (22) 194 84
info@ztm.waw.pl

Nakład: 5 702
Prenumerata: ztm.waw.pl (zakładka newsletter)
Archiwalne numery: issuu.com/ztm.warszawa

Napisz do nas:
iZTM@ztm.waw.pl

POMYŚL – WYGRAJ



Ukazał się 50. numer miesięcznika elektronicznego iZTM.
Z tej okazji zachęcamy do wzięcia udziału w konkursie. Wystarczy odpowiedzieć na trzy poniższe pytania i przesłać odpowiedzi e-mailem do 15 marca na adres: iZTM@ztm.waw.pl. Wśród autorów poprawnych odpowiedzi rozlosujemy trzy pendrive`y.

1. Jakimi rodzajami pojazdu i gdzie poza autobusami i pociągami można było dojechać z Warszawy do okolicznych miejscowości?
2. W ilu gminach są honorowane bilety ZTM?
3. Od kiedy – proszę podać dokładną datę – objęto strefą Wspólnego Biletu odcinek kolejowy Ursus – Pruszków?



100 SWINGÓW
NA 100 DNI PRZED EURO 2012

Modernizacja taboru komunikacji miejskiej nabiera tempa przed czerwcową imprezą. Do Warszawy przyjechał już setny, nowoczesny tramwaj Pesy. Kontrakt na zakup 186 Swingów podpisano w 2009 roku.

W czerwcu 2010 roku Tramwaje Warszawskie włączyły do ruchu pierwszy pojazd 120 Na Swing. Do końca czerwca br. w stolicy będzie jeździć co najmniej 120 Swingów, co pozwoli na wymianę 40 proc. starego taboru. 6 wagonów, z dostarczonych 186, będzie dwukierunkowych. Oznacza to, że będą mogły kursować na trasach tramwajowych, które nie posiadają pętli tramwajowych.

Swingi to nowoczesne, pięcioczłonowe tramwaje niskopodłogowe, spełniające wszelkie europejskie normy wytrzymałościowe i zderzeniowe dla pojazdów szynowych. Są klimatyzowane, wyposażone w biletomaty i elektroniczną informację pasażerską oraz monitoring. Każdy wagon może zabrać 201 pasażerów, w tym 40 na miejscach siedzących. Tramwaje są dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych - wyposażono je w automatycznie wysuwaną rampę dla wózków inwalidzkich i przyciski z napisami w alfabecie Braille'a.

Zakup 186 tramwajów niskopodłogowych jest częścią projektu obejmującego modernizację taboru i modernizację torowisk, dofinansowanego z UE. Wartość kontraktu to ok. 1,5 mld zł (z VAT), a przewidywane dofinansowanie unijne wynosi ok. 620 mln zł.



SPECJALNA KARTA NA EURO

ZTM przygotował specjalną WKM z okazji Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej 2012. Na awersie spersonalizowanej karty został umieszczony oficjalny znak miasta gospodarza. Unikatową kartę pasażerowie mogą wyrobić do 7 lipca br.

Karta jest dostępna we wszystkich Punktach Obsługi Pasażerów ZTM, można ją również zamówić za pośrednictwem Internetu. Warszawska Karta Miejska, która jest nośnikiem biletów krótko- i długookresowych (dobowych, 3-, 30- i 90-dniowych) ma na rewersie trwały nadruk: zdjęcie użytkownika oraz jego imię i nazwisko. Podczas personalizacji każdy użytkownik może wybrać jeden z kilku wzorów karty. Na stronie personalizacja.ztm.waw.pl do wyboru są karty ze standardowymi wzorami oraz karty okolicznościowe. Dodatkowo, korzystając z kreatora karty, znajdującego się na tej stronie można także zaprojektować własny awers karty.

ZTM wydał kilka okolicznościowych, limitowanych serii kart, które cieszyły się dużym zainteresowaniem i szybko stały się „gratką" dla kolekcjonerów. Były to m.in. karty wydane w roku Fryderyka Chopina, Marii Skłodowskiej-Curie, z okazji polskiej prezydencji. W tym roku została również przygotowana specjalna WKM z okazji utworzenia przed 20 laty Zarządu Transportu Miejskiego.

225 ZAMIAST 345

3 marca br. Zarząd Transportu Miejskiego, na wniosek Urzędu Dzielnicy Rembertów oraz po analizie sygnałów napływających od pasażerów, uruchomił linię autobusową nr 225, która zastąpiła linię 345.

225 to całodniowa linia autobusowa kursującą przez 7 dni w tygodniu, na trasie zlikwidowanej linii 345: MOKRY ŁUG – Czwartaków – Paderewskiego – al. gen. Chruściela – Strażacka – Chełmżyńska – Marsa – Ostrobramska – Fieldorfa – Bora-Komorowskiego – GOCŁAW.

Autobusy nowej linii jeżdżą w dni powszednie z częstotliwością co 30 minut i są skomunikowane z linią 168. Pierwszy autobus z pętli MOKRY ŁUG odjeżdża o 4.50, a ostatni o 21.00. W soboty i święta 225 kursuje co 40 minut i jest skomunikowany z linią 145 na ciągu ulicy Chełmżyńskiej.

KOREKTA ROZKŁADU JAZDY SKM

Od 1 marca zmienił się rozkład jazdy Szybkiej Kolei Miejskiej na liniach S1, S2 oraz S9. Wprowadzone zmiany związane są z pracami modernizacyjnymi prowadzonymi na odcinku Warszawa-Gdańsk oraz Warszawa Zachodnia-Warszawa Włochy. Rozkład jazdy został również przystosowany do ewentualnego uruchomienia stacji Warszawa Stadion. Po jej otwarciu (termin nie jest jeszcze ustalony) linie S1 i S2 będą kursowały z uwzględnieniem postoju na tym przystanku.



S1 – Zmieniły się poranne godziny odjazdów pociągów. Ze względu na większa liczbę połączeń realizowanych przez Koleje Mazowieckie, z rozkładu zniknął jeden poranny kurs SKM. Pozostałe zmiany związane są z zamknięciem jednego modernizowanego toru pomiędzy Warszawą Włochami a Warszawą Zachodnią.

S9 – Zmiany na linii S9 wynikają z kolejnej fazy prac modernizacyjnych i konieczności koordynacji kursów SKM z KM. Na wniosek samorządów Legionowa i Wieliszewa z rozkładu wypadło 5 par kursów weekendowych i świątecznych, które dublowały się z kursami KM. Dotychczasowe połączenia z Wieliszewa w kierunku Warszawy po godz. 13.08 oraz po 20.00 i z powrotem zostały skrócone do Legionowa.

Nie zmieniła się liczba pociągów SKM do/z Wieliszewa w dni powszednie, skorygowano jedynie godziny ich kursowania. Dodatkowo w porannym szczycie wprowadzono inny układ pociągów, który poprawił dojazd w najbardziej obciążonych godzinach. Popołudniowe zmiany w kursowaniu S9 zapewniły większą regularność przy kursach z Warszawy w kierunku Legionowa.

WRP - 120 WYPOŻYCZALNI DO 2013 ROKU

Zarząd Transportu Miejskiego wkrótce rozpocznie realizację projektu „Warszawski Rower Publiczny". Przetarg, który wyłoni operatora systemu zostanie rozpisany w marcu br. Stołeczni radni na ostatniej sesji wprowadzili odpowiednie zmiany w statucie ZTM i ustalili stawki opłat za korzystanie z wypożyczalni rowerów.

Do marca 2013 roku, w Warszawie powstanie sieć co najmniej 120 wypożyczalni na ok. 2000 rowerów. Modułowe stojaki staną przy stacjach metra i ważnych węzłach komunikacyjnych oraz w pobliżu kampusów uczelnianych. Pierwsze rowery będzie można wypożyczyć prawdopodobnie już w czerwcu br. w 50 bezobsługowych wypożyczalniach, które pojawią się m.in. na Ursynowie (przy stacji Ursynów i Stokłosy oraz na ul. Anody w sąsiedztwie SGGW), na Bielanach i w Śródmieściu.

Wypożyczenie roweru na krótki okres (do 20 minut) będzie bezpłatne – jednak pod warunkiem wcześniejszego zarejestrowania w systemie. Za dłuższy okres wypożyczenia trzeba będzie już zapłacić - 1 zł za pierwsze 40 minut korzystania (liczone od 21. minuty do godziny), 3 zł za drugą godzinę i 5 zł za trzecią. Każda następna godzina wypożyczenia będzie kosztowała 7 zł.

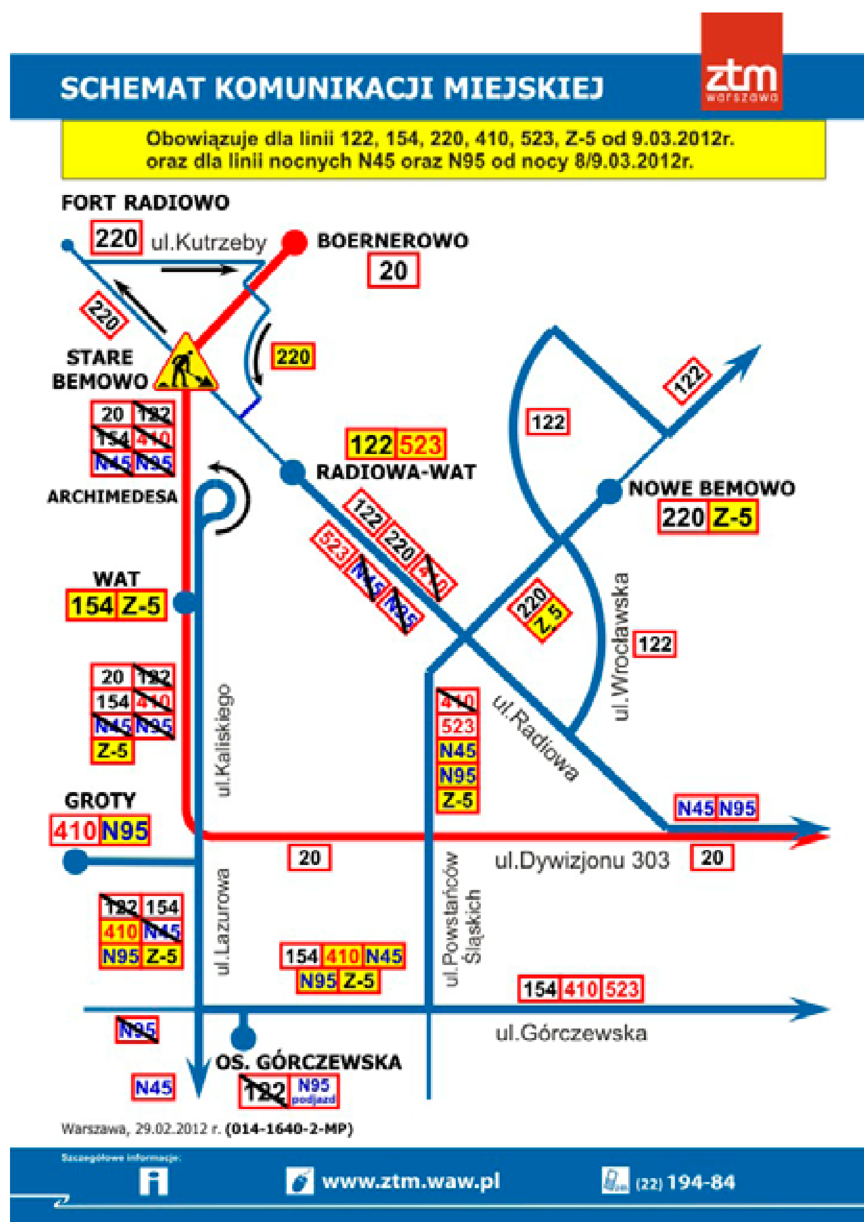
„Warszawski Rower Publiczny" ma zachęcić warszawiaków do korzystania z ekologicznego, zintegrowanego transportu, czyli pozostawienia samochodów, korzystania z komunikacji miejskiej i wykorzystania rowerów w codziennych podróżach do pracy i szkoły, popularnych miejsc rozrywki i rekreacji.

NA BEMOWIE INACZEJ

Mieszkańców Bemowa, w związku z budową ronda na skrzyżowaniu Radiowej i Kaliskiego inaczej korzystają z komunikacji. Na trasy objazdowe zostały skierowane linie nocne N45 i N95, inaczej pojadą linie dzienne 122, 154, 220, 410 i 523.

Od 8 marca, od początku kursowania linii nocnych (linie dzienne od 9 marca od początku kursowania) zostaną wprowadzone następujące trasy objazdowe dla linii **122, 154, 220, 410, 523** oraz **N45** i **N95:**

- **122:** *w kierunku pętli OS.GÓRCZEWSKA:* Radiowa - **skrócenie do przystanku RADIOWA-WAT 02 (obowiązuje jako końcowy) – powrót:** – Radiowa i dalej swoją trasą;
- **154:** *w kierunku pętli STARE BEMOWO* od przystanku ARCHIMEDESA 02: **zawrotka za przystankiem ARCHIMEDESA – Kaliskiego – postój na przystanku WAT 01 (obowiązuje jako końcowy) – powrót:** – Kaliskiego i dalej swoją trasą;
- **220:** *w kierunku pętli NOWE BEMOWO* od skrzyżowania Radiowa/Kutrzeby: **Kutrzeby – Kaliskiego – Thommego – Kunickiego – Ebro** – Radiowa i dalej swoją trasą; *w kierunku pętli FORT RADIOWO* trasa bez zmian;
- **410**: *w obu kierunkach* od skrzyżowania Górczewska/Powstańców Śląskich: **Górczewska – Lazurowa** – Kocjana i dalej swoją trasą;
- **523:** *w kierunku pętli STARE BEMOWO*: Radiowa - **skrócenie do przystanku RADIOWA-WAT 54 (obowiązuje jako końcowy, zlokalizowany przed przystankiem RADIOWA-WAT 02) – powrót:** – Radiowa i dalej swoją trasą;
- **N45:** *w obu kierunkach* od skrzyżowania Radiowa/Powstańców Śląskich: **Powstańców Śląskich – Górczewska** – Lazurowa i dalej swoją trasą;
- **N95:** *w kierunku pętli OS. GÓRCZEWSKA* od skrzyżowania Radiowa/Powstańców Śląskich: **Powstańców Śląskich – Górczewska – Lazurowa – Kaliskiego** – Kocjana – Bolimowska – Spychowska – Hubala-Dobrzańskiego – GROTY; **powrót: Hubala-Dobrzańskiego – Bolimowska – Kocjana – Kaliskiego – Lazurowa – Górczewska – podjazd na przystanek OS.GÓRCZEWSKA 09 (na pętli) – Górczewska – Powstańców Śląskich** – Radiowa i dalej swoją trasą.



W związku ze zmianami 9 marca zostanie uruchomiona linia zastępcza **Z-5**, która będzie kursowała na trasie: **NOWE BEMOWO – Powstańców Śląskich – Górczewska – Lazurowa – Kaliskiego – zawrotka za przystankiem ARCHIMEDESA – Kaliskiego – WAT 01 (obowiązuje jako końcowy) – Kaliskiego – Lazurowa – Górczewska – Powstańców Śląskich – NOWE BEMOWO.**

Zostanie utrzymane kursowanie linii tramwajowej **20** według dotychczasowego rozkładu jazdy.

Bilety jednorazowe, skasowane w autobusach linii **122, 410** i **523** zachowują ważność na całej długości trasy linii **Z-5**. Jednocześnie bilety jednorazowe, skasowane w autobusach linii **Z-5** zachowują ważność na całej długości trasy linii **122, 410** i **523**.

ZMIANY W ULGACH I TARYFIE

23 lutego uchwalono zmiany niektórych przepisów obowiązujących w komunikacji miejskiej. Uporządkowano zapisy dotyczące taryfy przewozowej, wykorzystując przy tym ubiegłoroczne doświadczenia z okresu wprowadzania nowej taryfy. Uchwała doprecyzowała także zapisy związane z korzystaniem z niektórych ulg i dopuściła wcześniejszą sprzedaż biletów komunikacji przed wejściem w życie kolejnej taryfy przewozowej.



ZMIANY DOTYCZĄCE ULG

Jedną ze zmian są uprawnienia do bezpłatnych przejazdów w czasie Europejskiego Dnia bez Samochodu przypadającego 22 września. Do tej pory takie uprawnienie mieli jedynie właściciele lub współwłaściciele samochodów osobowych, którzy mieli przy sobie ważny dowód rejestracyjny. Od bieżącego roku komunikacja 22 września będzie bezpłatna dla wszystkich pasażerów korzystających z komunikacji sporadycznie lub w ogóle nie korzystających z niej. Celem jest zachęcenie kolejnych mieszkańców Warszawy do przesiadki do komunikacji publicznej.

Zostały również doprecyzowane zapisy dotyczące bezpłatnych przejazdów dla sześciolatków, którzy rozpoczęli już naukę w szkole. Obowiązujące do tej pory przepisy pozwalały na bezpłatne przejazdy do końca roku szkolnego w roku kalendarzowym, w którym dziecko kończy siedem lat. Dzięki takiemu zapisowi dzieci, które urodziły się między początkiem września a końcem roku były w lepszej sytuacji, niż dzieci urodzone między styczniem a wrześniem. Od dnia wejścia w życie uchwały, dzieci od urodzenia do 31 sierpnia w roku kalendarzowym, w którym kończą siedem lat będą mogły podróżować bezpłatnie warszawską komunikacją miejską

W uchwale sprecyzowano również, jakimi dokumentami mogą posługiwać się rodzice, którzy chcą by ich dzieci korzystały z uprawnienia do bezpłatnych przejazdów przysługującego dzieciom z rodzin, w których jest czworo lub więcej dzieci.

Od momentu wejścia w życie uchwały, honorowi dawcy krwi, którzy po oddaniu 18 (mężczyźni) lub 15 (kobiety) litrów krwi pełnej mogą podróżować bezpłatnie komunikacją miejską, będą mogli udokumentować swoje uprawnienia legitymacją posiadacza odznaki honorowej „Zasłużony Honorowy Dawca Krwi" lub na podstawie odpowiedniego wpisu w legitymacji Honorowego Dawcy Krwi wraz z dowodem tożsamości.

Jako dokumenty poświadczające uprawnienia do przejazdów ulgowych wprowadzone zostały legitymacje KRUS (mogą się nimi legitymować również małżonkowie emerytów i rencistów, na których pobierane są dodatki rodzinne). Dopisane zostały, jako obowiązujące, nowe wzory legitymacji szkolnych oraz legitymacji dla uczestników studiów doktoranckich.

BILETY W PRZEDSPRZEDAŻY

Dla wygody pasażerów, a także na podstawie dotychczasowych doświadczeń zebranych w trakcie kolejnych zmian taryfy, będzie możliwy wcześniejszy zakup nowych biletów kartonikowych. Możliwość ta pozwoli każdemu pasażerowi odpowiednio wcześniej zaopatrzyć się w niezbędne bilety i w ten sposób uniknąć niepotrzebnego stresu w pierwszych dniach obowiązywania nowej taryfy.

DODATKOWE UŁATWIENIE

Pasażerowie, którzy mają stałe uprawnienia do bezpłatnych przejazdów i ze względu na zasady współżycia społecznego (m.in. osoby niepełnosprawne w stopniu znacznym) będą mogli posługiwać się spersonalizowanymi kartami miejskimi, na których bę-



dą mieli zakodowane te uprawnienia. W czasie kontroli te osoby nie będą już musiały posługiwać się dodatkowymi dokumentami poświadczającymi uprawnienia do bezpłatnego podróżowania komunikacją miejską. Dokumenty będą niezbędne jedynie podczas wyrabiania karty.

NOWY RODZAJ BILETU

Do taryfy przewozowej wprowadzony został całkiem nowy rodzaj biletu – bilet pojazdowy. Kosztuje tyle samo co bilet jednorazowy, jednak w odróżnieniu od niego, będzie ważny wyłącznie w pojeździe, w którym został kupiony. Bilet taki będzie można kupić wyłącznie w specjalnym biletomacie. Będzie on ważny maksymalnie przez 120 minut, wyłącznie w pojeździe, w którym został kupiony. Nowy bilet będzie miał formę papierową (bez paska magnetycznego) i nie będzie trzeba go dodatkowo kasować.

Podjęta uchwała umożliwiła Zarządowi Transportu Miejskiego rozpoczęcie bardzo intensywnych prac nad wprowadzeniem nowych biletomatów do pojazdów, w których będzie można kupić bilet pojazdowy. Bilet pojazdowy zastąpi realizowaną dotychczas przez prowadzących pojazdy tzw. sprzedaż uzupełniającą. Oczywiście o instalacji pierwszych urządzeń Państwa poinformujemy.

ŁATWIEJSZE ZWROTY BILETÓW

Obowiązujące od 2008 roku przepisy, na pasażerów chcących zwrócić bilety nakładały obowiązek okazania dokumentu ich zakupu lub podpisania stosownego oświadczenia. Od połowy 2011 roku dotyczyło to nawet biletów krótkookresowych lub jednorazowych. Miało to ułatwić weryfikację danych osób zwracających bilety w sytuacji gdyby np. okazało się, że pochodziły one z przestępstwa.

W celu usprawnienia procesu zwrotu biletów w okresach przejściowych po wprowadzeniu kolejnych zmian taryfy przewozowej, zaproponowane zostały nowe zasady zwrotów biletów krótkookresowych, czasowych i jednorazowych. Mają one przede wszystkim ułatwić zwrot biletów osobom, które mają ich niewiele. W tej sytuacji „od ręki" pasażerowie będą mogli zwrócić jedynie bilety kartonikowe, których wartość nie będzie przekraczała 50 zł.

Zwrot biletów o wartości przekraczającej 50 zł (w 2013 r.) i 100 zł (w 2014 r.), których jest nie więcej niż 250 sztuk, będzie możliwy, tak jak obecnie, po podpisaniu odpowiedniego oświadczenia i okazaniu dokumentu tożsamości lub zwrocie dowodu ich zakupu. Jeśli jednak liczba biletów do zwrotu będzie większa, niż 250 sztuk – nie będzie można ich zwracać. Możliwa będzie jedynie ich wymiana, za dopłatą, na bilety z nowej taryfy.

Biletów pojazdowych nie będzie można ani wymieniać, ani zwracać.

Uchwała zacznie obowiązywać 14 dni po ogłoszeniu w Dzienniku Urzędowym Województwa Mazowieckiego. Tekst uchwały zostanie opublikowany na stronie ZTM niezwłocznie po zatwierdzeniu i przesłaniu go przez Biuro Rady m. st. Warszawy.

Szczegółowe informacje są dostępne pod numerem Infolinii (22) 194-84

POLUBILIŚMY BILETOMATY

W styczniu 2012 roku kupiliśmy 1 991 934 bilety korzystając z biletomatów stacjonarnych oraz znajdujących się w autobusach, tramwajach i SKM. Podróżni mają do dyspozycji prawie 600 urządzeń, w których szybko i łatwo mogą kupić bilety.



Sprawność działania biletomatów jest kontrolowana przez ZTM codziennie, a zgłaszane usterki usuwane przez operatora w ciągu 24 godzin. Skarg na nieprawidłowo funkcjonujące automaty biletowe, zgłoszonych od początku roku za pośrednictwem Infolinii (dot. np. połkniętych pieniędzy, nieaktualnych informacji wyświetlanych na monitorze czy braku tuszu) było kilkanaście w miesiącu.

WSPÓLNY BILET NA WIELE LAT

Wspólny Bilet na terenie powiatu wołomińskiego będzie utrzymany a jego mieszkańcy będą mogli nadal podróżować pociągami Kolei Mazowieckich na podstawie biletów ZTM. Porozumienie w tej sprawie podpisali: dyrektor ZTM, Leszek Ruta oraz starosta wołomiński, Piotr Uściński.

Porozumienie, w którym określono funkcjonowanie Wspólnego Biletu, zarówno na odcinku łączącym Zagościniec z Warszawą Wileńską, jak i na odcinku łączącym Zagościniec z przystankiem Warszawa Rembertów, będzie obowiązywało do końca czerwca 2016 roku, z opcją przedłużenia o kolejne 4 lata, czyli aż do 2020 roku.

Jego zawarcie upraszcza także kwestie dotyczące współfinansowania usługi. Do tej pory gminy powiatu wołomińskiego rozliczały się z ZTM oddzielnie. Od 1 marca 2012 roku stroną porozumienia dla ZTM będzie tylko powiat wołomiński, który będzie zobowiązany do pokrycia odpowiedniej części kosztów funkcjonowania Wspólnego Biletu we wszystkich „swoich" gminach. Na realizację tego zadania powiat uzyska wsparcie finansowe od gmin Ząbki, Zielonka, Kobyłka i Wołomin. Rada Powiatu Wołomińskiego zarezerwowała już na ten cel stosowne środki w budżecie.

Podstawą do rozliczeń między ZTM a powiatem będzie tzw. pociągokilometr. W pierwszym roku funkcjonowania porozumienia stawka za każdy pociągokilometr będzie wynosiła 19,20 zł (stawka na lata kolejne będzie ustalana wspólnie z KM). Rzeczywisty koszt funkcjonowania Wspólnego Biletu będzie obliczany na podstawie liczby pociągokilometrów pomnożonych przez tę stawkę. Powiat będzie, w bieżącym roku, pokrywał 31 proc. tych kosztów. W kolejnych latach poziom dofinansowania ze strony powiatu będzie stopniowo dochodził do 40 proc. (1,5 proc. rocznie).

Współpraca ZTM z powiatem wołomińskim będzie dotyczyła również kwestii związanych z rozkładem jazdy. Przedstawiciele starostwa wołomińskiego będą mogli brać udział w przeprowadzanych przez ZTM i KM badaniach dotyczących udziału, w ogólnej liczbie pasażerów pociągów, osób podróżujących na podstawie biletów ZTM. Starostwo wołomińskie będzie również miało dostęp do pełnych wyników tych badań.

Zasady funkcjonowania Wspólnego Biletu dla pasażerów z Zielonki, Kobyłki i Wołomina nie zmienią się. W pociągach KM będą honorowane bilety ZTM od dobowego „wzwyż" (dobowe, 3-dniowe, 30-dniowe, 90-dniowe oraz Bilet Seniora). Honorowane będą również wszystkie uprawnienia do przejazdów bezpłatnych lub ulgowych, które obowiązują w komunikacji organizowanej przez ZTM. Kontrolą biletów zajmować się będą, jak do tej pory, pracownicy KM. Po stronie KM leżeć będzie również windykacja należności za przejazd bez biletu.

Zmienią się tylko zasady korzystania ze Wspólnego Biletu dla mieszkańców Ząbek. Rada Warszawy podjęła uchwałę przenoszącą przystanek graniczny na linii kolejowej z Ząbek na Dworzec Wileński. Oznacza to, że mieszkańcy Ząbek, po wejściu w życie wspomnianej uchwały (uchwała uprawomocni się 14 dni po publikacji w Dzienniku Urzędowym Województwa Mazowieckiego – o terminie poinformujemy), nie będą już mogli korzystać tak jak obecnie, z biletów ważnych tylko w pierwszej strefie. Będą musieli kupować droższe bilety ważne w obu strefach biletowych.

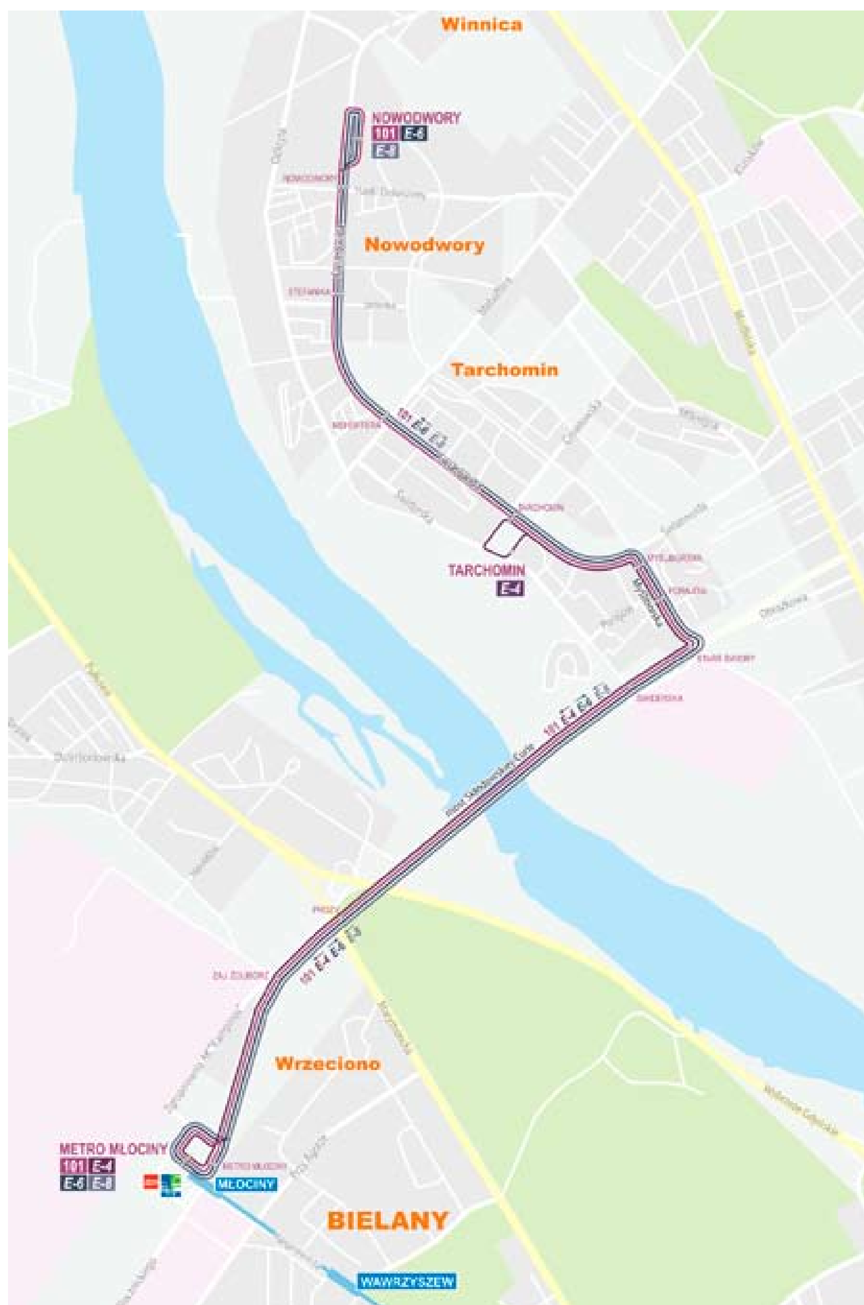
Mając na uwadze dobro pasażerów, ZTM wystąpił do władz Ząbek z propozycją uruchomienia w Ząbkach punktu, w którym mieszkańcy miasta będą mogli zwracać aktywne bilety długookresowe ważne tylko w pierwszej strefie biletowej oraz kupić bilety ważne w obu strefach.





KOMUNIKACJA NA MOŚCIE MARII SKŁODOWSKIEJ-CURIE

Zarząd Transportu Miejskiego opracował ostateczny układ komunikacyjny, jaki zostanie wprowadzony po otwarciu mostu Marii Skłodowskiej-Curie, uwzględniający uwagi pasażerów przekazane po publikacji dwóch poprzednich propozycji. Nowy układ zakłada skierowanie autobusów z Tarchomina i Nowodworów nową przeprawą do stacji metra Młociny oraz utrzymanie dojazdu z tych osiedli ul. Modlińską i przez most Grota-Roweckiego do stacji Marymont.



O zmianach w komunikacji w tej części Warszawy informujemy już teraz, choć dokładny termin oddania do użytku nowego mostu nie jest jeszcze znany (poinformujemy o tym z wyprzedzeniem). ZTM zależy jednak na tym, by pasażerowie zapoznali się z nowym układem linii i wypracowali najdogodniejszy dla siebie sposób dojazdu do metra.

Zmiany nie będą rewolucyjne. Między innymi dlatego, że nie można obecnie dokładnie przewidzieć, jak otwarcie mostu wpłynie na zachowania komunikacyjne pasażerów komunikacji miejskiej oraz kierowców samochodów osobowych. Nie wiadomo, czy wzmożony ruch samochodów osobowych nie spowoduje dużych utrudnień w kursowaniu linii autobusowych mostem, na którym nie będzie buspasa. Ponadto, zwłaszcza w popołudniowym szczycie, zjazd z trasy mostu na ul. Modlińską może być utrudniony. Wprawdzie most będzie oddany do użytku, lecz wciąż nieprzejezdne będą wiadukty w ciągu ul. Modlińskiej. Ruch od strony Żerania oraz ruch z mostu w kierunku północnym będzie prowadzony dołem.

Po otwarciu mostu ZTM będzie bardzo uważnie obserwował sytuację komunikacyjną.

SZCZEGÓŁOWE INFORMACJE

Linia 101
Będzie to nowa linia kursująca na trasie: Nowodwory – Światowida – Myśliborska – most Marii Skłodowskiej-Curie – Metro Młociny.

W szczycie porannym linia będzie kursowała co 10 (tak samo poza szczytem i w święta), a w szczycie popołudniowym co 8 minut. Będzie podstawową linią zapewniającą połączenie Białołęki z Młocinami przez most Skłodowskiej-Curie. Co ważne, będzie to jedyna linia całodzienna i całotygodniowa na nowej trasie. Jej rozkład zostanie skoordynowany z uzupełniającymi ją liniami ekspresowymi: **E-4** (w szczycie porannym) i **E-6** (w szczycie popołudniowym).

Linia E-4
Zostanie skierowana na nową trasę: Tarchomin – Świderska – Ćmielowska (powrót: Świętosławskiego) – Światowida – Myśliborska – most Marii Skłodowskiej-Curie – Metro Młociny.

Linia będzie kursowała tylko w jednym kierunku i tylko w porannym szczycie. Autobusy będą podjeżdżały na przystanki co 10 minut. Linia będzie się zatrzymywała na przystankach: Tarchomin, Myśliborska, Porajów i Metro Młociny. Zadaniem linii będzie uzupełnianie w porannym szczycie linii zwykłej **101**.

Linia E-8
Będzie kursowała na zmienionej trasie: Nowodwory – Światowida – Myśliborska – most Marii Skłodowskiej-Curie – Metro Młociny.

Podobnie jak **E-4**, linia **E-8** będzie kursowała tylko w jednym kierunku, i tylko w porannym szczycie. Będzie za to miała inną częstotliwość. Będzie kursowała co 4 minuty. Na swojej trasie będzie się zatrzymywała na przystankach: Nowodwory, Stefanika, Mehoffera i Metro Młociny. Podstawowym zadaniem tej linii będzie poranne uzupełnienie linii **101** i zapewnienie mieszkańcom Nowodworów szybkiego dojazdu do stacji metra Młociny.

Linia E-6
Będzie to nowa linia, która zostanie uruchomiona na trasie: Metro Młociny – most Marii Skłodowskiej-Curie – Myśliborska – Światowida – Nowodwory.

Linia będzie kursowała tylko w jednym kierunku, ale w przeciwieństwie do pozostałych dwóch ekspresów tylko w szczycie popołudniowym. Będzie kursowała co 8 minut i będzie się zatrzymywała na przystankach: Metro Młociny, Porajów, Myśliborska, Tarchomin, Mehoffera, Stefanika i Nowodwory.

Jej zadaniem będzie popołudniowe wzmocnienie linii **101** w kierunku Tarchomina i Nowodworów. Zastąpienie dwóch linii ekspresowych kursujących rano jedną linią ekspresową kursującą po południu wynika z tego, że szczyt popołudniowy jest nieco bardziej rozłożony w czasie od szczytu porannego. Potoki pasażerskie są więc mniejsze. A w związku z tym, że linia będzie się zatrzymywała na większej liczbie przystanków, niż **E-4** i **E-8** oraz będzie kursowała z inną częstotliwością, zapadła decyzja, że będzie miała również inny numer. Linia **E-6** wraz z linią **101** (która w popołudniowym szczycie będzie kursowała częściej niż w porannym), zapewnią wystarczającą podaż miejsc.



Linia 508
Będzie kursowała na niezmienionej trasie. Będzie jednak kursowała rzadziej, niż obecnie, czyli co 7 minut w szczycie porannym i co 10 minut w godzinach szczytu popołudniowego. Poza godzinami szczytu i w weekendy linia będzie kursowała co 20 minut.

Dodatkowo, poza szczytem i w weekendy jej rozkład zostanie w pełni skoordynowany z rozkładami linii: **508** i **511**.

Linia 510
Jej trasa zostanie nieznacznie zmodyfikowana. Autobus, jadąc w kierunku Nowodworów skręci w lewo w ul. Włościańską, przejedzie obok pętli Metro Marymont i na Trasę AK zjedzie przez ul. Żelazowską, tak by na przystanku Park Kaskada wspólnym z liniami **186** i **508** zabierać na Białołękę pasażerów z metra i tramwaju. Częstotliwość linii nie zostanie zmieniona i będzie wynosiła 3 kursy na godzinę.

Linia 511
Linia pozostanie na swojej obecnej trasie. Będzie kursowała co 7 minut w szczycie porannym, co 10 minut w szczycie popołudniowym i co 20 minut poza szczytem i w weekendy. Dodatkowo, poza szczytem i w weekendy jej rozkład zostanie w pełni skoordynowany z rozkładami linii: **508** i **511**.

Prawdopodobnie linia zostanie również skierowana przez most Marii Skłodowskiej-Curie. Stanie się to jednak ewentualnie w drugim etapie, po oddaniu do użytku wiaduktu w ciągu ul. Modlińskiej (do czasu jego uruchomienia na zjeździe z mostu będą się mogły tworzyć korki). W tej sprawie ZTM będzie również zbierał opinie pasażerów.

Linia 114
Jej trasa zostanie nieznacznie zmodyfikowana. Obecnie autobusy tej linii kursują ul. Przy Agorze. Po oddaniu do użytku nowej przeprawy przez Wisłę między węzłem Młociny a ul. Pułkową linia będzie kursowała fragmentem trasy prowadzącej do mostu. Zmiana skróci studentom dojazd do kampusu UKSW przy ul. Wóycickiego. Jej częstotliwość pozostanie niezmieniona.

Linia N01
Jej trasa zostanie wydłużona. Linia będzie kursowała przez most Marii Skłodowskiej-Curie i dalej ulicami: Myśliborską – Światowida – Świętosławskiego do pętli Tarchomin (powrót: Świderska – Ćmielowska – Światowida).

Zmieni się także charakter przystanków Ekspresowa na trasach linii: **508** i **510**. Ze stałych staną się warunkowymi („na żądanie").



WYSTARCZY JEDEN BILET

WPROWADZONY (W 2009 ROKU) PRZEZ ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO NOWY RODZAJ AUTOBUSOWYCH LINII PODMIEJSKICH, CZYLI TZW. „ELEK", DOWOŻĄCYCH PASAŻERÓW DO LINII KOLEJOWYCH LUB ISTNIEJĄCYCH LINII AUTOBUSOWYCH, OKAZAŁ SIĘ „STRZAŁEM W DZIESIĄTKĘ". NA URUCHOMIENIE LOKALNYCH „DOWOZÓWEK" DECYDUJE SIĘ CORAZ WIĘCEJ GMIN A MIESZKAŃCY CORAZ BARDZIEJ CHWALĄ SOBIE MOŻLIWOŚĆ PODRÓŻOWANIA NA PODSTAWIE JEDNEGO, WSPÓLNEGO BILETU.

Przyszłość autobusowej komunikacji podmiejskiej na terenie aglomeracji warszawskiej będzie należała do „eLek". Z kilku powodów. Po pierwsze, są zdecydowanie tańsze od linii podmiejskich. Po drugie, ich trasy są krótsze od „siedemsetek", dzięki czemu autobusy oznaczone literą L jeżdżą regularnie. I najważniejsze – na ich uruchomieniu korzystają wszyscy, przede wszystkim pasażerowie.

ZTM zajmuje się organizacją przetargu, wybiera przewoźnika, nadzoruje jego pracę, układa rozkłady jazdy i umieszcza je na stronie. Samorządy przygotowują niezbędną infrastrukturę i mogą liczyć na znaczne oszczędności, ponieważ stawki w przetargach na „eLki" są niższe, niż w przypadku „siedemsetek". Zyskują mieszkańcy, którzy mogą jeździć liniami na podstawie biletów ZTM ważnych w drugiej strefie (od dobowego wzwyż). Trasami, które uwzględniają ich lokalne potrzeby dojazdu do urzędów, pracy, szkół, stacji kolejowych itd.

JAK TO SIĘ ZACZĘŁO?

Pierwsze trzy linie dowozowe: **L-1** – z Piaseczna do Janek, **L-3** – z Piaseczna do Woli Mrokowskiej i **L-4** – z Lesznowoli do Mysiadła, zostały uruchomione prawie trzy lata temu (w kwietniu 2009 roku) w porozumieniu z gminą Lesznowola.

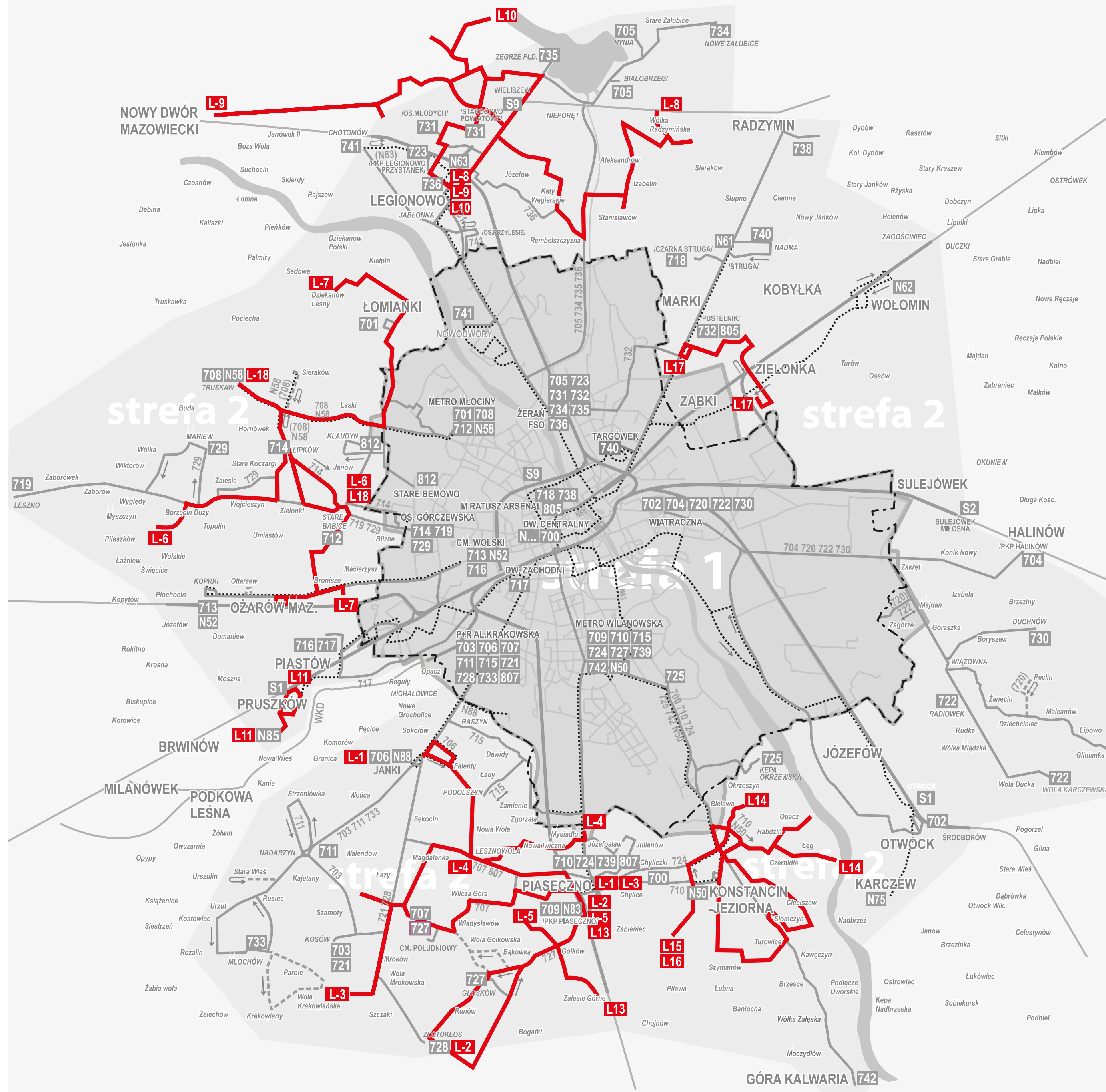
Kolejne dwie linie: **L-2** do Złotokłosu i **L-5** do Bobrowca, znacznie usprawniły w 2010 roku komunikację na terenie gminy Piaseczno. W tym samym roku po raz pierwszy na trasę wyjechały linie **L-9** (z Wieliszewa do Legionowa) i **L10** (z Janówka do Wieliszewa) w powiecie legionowskim.

Uruchomiono także linię **L12** w Piastowie i **L13** – z Zalesia Górnego do stacji w Piasecznie.

Sieć lokalnych linii rozbudowywano w 2011 roku. Na terenie gminy Stare Babice uruchomiono linię **L-6**. Połączyła rejony, które nie były dotychczas obsługiwane przez komunikację, czyli Borzęcin Mały ze szkołami w Koczargach i w Starych Babicach.

Ruszyła linia **L11** w Pruszkowie, która umożliwiła mieszkańcom największych pruszkowskich osiedli – Staszica i Prusa szybki dojazd do stacji kolejowej i przesiadkę do pociągów SKM i KM.

W tym samym roku zmodyfikowano trasy linii w Wieliszewie, obejmując nimi nowe obszary gminy: Olszewnicę Starą, ul. Kościelną w Skrzeszewie, ul. Nowodworska w Łajskach i osiedle



Trasy wszystkich lokalnych linii dowozowych przekraczają już 500 km. Najdłuższa „eLka” podczas jednego kursu pokonuje dystans 32 km, najkrótsza... 2,2 km.

L-1 – 29,1 km
L-2 – 13,9 km
L-3 – 20,9 km
L-4 - 15 km
L-5 – 6,4 km
L-6 – 15,5 km

L-7 – 32,6 km
L-8 – 24,2 km
L-9 – 13,9 km
L10 – 21,7 km
L11 – 2,2 km
L13 – 8,7 km

L14 – 10,9 km
L15 – 27,8 km
L16 – 27,6 km
L17 – 8,1 km
L18 – 9,8 km

WYDATKI GMIN PODWARSZAWSKICH NA WSPÓŁFINANSOWANIE „ELEK" W 2011 ROKU

	Linie kursujące na terenie gminy	Roczne wydatki - brutto
Lesznowola	L-1, L-3 i L-4	677 661 zł
Piaseczno	L-2, L-5 i L-13	776 690 zł
Stare Babice	L-6	138 670 zł
Wieliszew	L-9 i L10	1 118 199 zł
Pruszków	L11	191 663 zł
Konstancin-Jeziorna	L14, L15 i L16	41 720 zł
Zielonka	L17	116 089 zł
Izabelin	L18	70 226 zł



Silikaty w Michałowie-Reginowie. Mieszkańcy zyskali również możliwość dojazdu do Centrum Kultury w Łajskach oraz ratusza, starostwa i targowiska w Legionowie.

Na terenie gminy Zielonka pojawiła się linia **L17**, która usprawniła podróżowanie i dojazd do kolei podczas remontu linii średnicowej.

Autobusy oznaczone literą L (linie **L14, L15 i L16**) pojawiły się także na terenie gminy Konstancin-Jeziorna, dzięki czemu m.in. z Gass, Czarnowa czy Słomczyna można szybko dojechać do Konstancina-Jeziornej, i w drodze do Warszawy przesiąść się do autobusów linii **700, 710** i **724**.

NOWE LINIE, NOWE PLANY

Na początku bieżącego roku ZTM uruchomił kolejne dwie, lokalne linie dowozowe w powiecie warszawskim zachodnim i legionowskim. Linia dowozowa, oznaczona symbolem **L-7**, zapewniła mieszkańcom gmin powiatu warszawskiego zachodniego dojazd do starostwa w Ożarowie Mazowieckim a linia **L-8** umożliwiła mieszkańcom gminy Nieporęt dojazd do linii S-9.

W najbliższych planach jest rozbudowa sieci i tworzenie kolejnych linii, m.in. linii **L19** w powiecie piaseczyńskim. Trwają rozmowy odnośnie uruchomienia linii w powiecie wołomińskim i warszawskim-zachodnim.

PRZEWOŹNICY OBSŁUGUJĄCY LOKALNE LINIE DOWOZOWE:

L-1 – PKS Grójec
L-2 – PKS Polonus Warszawa
L-3 – PKS Grójec
L-4 – PKS Grójec
L-5 – PKS Polonus Warszawa
L-6 – PKS Grodzisk Mazowiecki
L-7 – PKS Grodzisk Mazowiecki
L-8 – Raf-Bus
L-9 – PKS Polonus Warszawa
L10 – PKS Polonus Warszawa
L11 – Europa Express City
L13 – PKS Polonus Warszawa
L14 – Europa Express City
L15 – Europa Express City
L16 – Europa Express City
L17 – Vis Attractiva
L18 – Europa Express City





LICZBA „ELEK" WZROŚNIE

ROZMOWA Z DANIELEM ZŁAMALEM, KIEROWNIKIEM SEKCJI LINII STREFOWYCH W ZTM

MIESZKAŃCÓW AGLOMERACJI NAJBARDZIEJ CIESZY MOŻLIWOŚĆ KORZYSTANIA Z DOBRODZIEJSTWA SYSTEMU WARSZAWSKIEJ KARTY MIEJSKIEJ – JEST TO GŁÓWNY CZYNNIK INTEGRUJĄCY TRANSPORT.

Zapewnienie sprawnej komunikacji podmiejskiej na terenie aglomeracji warszawskiej to skomplikowana sprawa...

Jakość obsługi komunikacyjnej danej gminy uzależniona jest przede wszystkim od nakładów finansowych na utrzymanie i rozwój lokalnego transportu zbiorowego, a także - biorąc pod uwagę dzisiejsze, stale rosnące zatłoczenie dróg dojazdowych do stolicy – dostępność do komunikacji szynowej. Po uwzględnieniu tych czynników analizujemy postulaty mieszkańców oraz danego urzędu gminy co można usprawnić, by dojazd do Warszawy był możliwie jak najsprawniejszy.

W ilu gminach kursują obecnie autobusy ZTM? Czy mieszkańcy tych gmin są zadowoleni?

Na chwilę obecną mamy zawarte porozumienia z 30 samorządami podwarszawskimi, w najbliższym czasie planowane jest zawarcie porozumienia z 31. gminą – Prażmowem. Mieszkańców aglomeracji najbardziej cieszy możliwość korzystania z dobrodziejstwa systemu Warszawskiej Karty Miejskiej – jest to główny czynnik integrujący transport, sprawiający, że koszty dojazdów do stolicy są stosunkowo niewielkie, w porównaniu z kosztami codziennych dojazdów do stolicy mieszkańców gmin nie objętych tym systemem.

Można powiedzieć, że podatki płacone w gminie wracają do mieszkańców w postaci wykupionej w ZTM usługi, dlatego tak ważne dla samorządów są kwestie meldunkowe i związane z tym odpowiednie wpływy z podatków, które potem można zainwestować, m.in. w lokalny transport zbiorowy.

Z pewnością mieszkańców gmin podwarszawskich, nie mających bezpośredniego dostępu do kolei zainteresuje kwestia uruchamiania nowych linii autobusowych. Jakie są procedury ich tworzenia?

Obecnie odchodzimy od uruchamiania nowych „siedemsetek" na rzecz

STATUTOWYM OBOWIĄZKIEM ZTM JEST RACJONALNIE GOSPODAROWAĆ ŚRODKAMI FINANSOWYMI ORAZ TABOREM. DLATEGO OD CZASU DO CZASU WPROWADZAMY ZMIANY, KTÓRE PRZEZ PEWNĄ GRUPĘ PASAŻERÓW MOGĄ BYĆ ODBIERANIE NIEKORZYSTNIE.

linii lokalnych – „eLek" dowożących do istniejących linii autobusowych bądź najbliższej stacji kolejowej. Wynika to z dwóch czynników: w pierwszej kolejności ZTM musi zaspokoić rosnące potrzeby komunikacyjne na terenie m. st. Warszawy (m.in. obsługa nowych osiedli powstających na peryferiach stolicy oraz zapewnienie sprawnego transportu związanego z budową centralnego odcinka II linii metra), a po drugie - nie mamy dodatkowych rezerw taboru, by takie linie tworzyć. Dlatego raczej stawiamy na odzysk taboru, niż na kierowanie go poza Warszawę.

Samorządy zgłaszają postulat uruchomienia nowej linii a my staramy się znaleźć optymalną trasę, przedstawić szacunkowy koszt nowego połączenia oraz zabezpieczyć niezbędne środki w budżecie ZTM, by móc zorganizować przetarg na wybór obsługującego operatora.

Ile czasu zajmuje uruchomienie nowej linii? Jak wyglądają negocjacje z samorządami? Jakie warunki musi spełnić określona gmina? Jak powstają rozkłady? I wreszcie – ile to wszystko kosztuje, w jaki sposób są naliczane opłaty?
Uruchomienie nowej „eLki" to okres minimum 2,5 miesiąca. Najwięcej czasu pochłaniają procedury formalno-prawne, takie jak: przygotowanie i podpisanie porozumienia międzygminnego, dostarczenie do ZTM projektów organizacji ruchu, nowo uruchamianych przystanków, wybudowanie przez gminę odpowiedniej infrastruktury przystankowej, przygotowanie i przeprowadzanie procedury przetargowej, ustalenie rozkładu jazdy uwzględniającego lokalne potrzeby społeczne (godziny dojazdów do szkół, urzędów itp.).

A w jaki sposób są wprowadzane późniejsze zmiany tras? Czy wszystkie są konsultowane z gminami i mieszkańcami? W lokalnych mediach często pojawiają się zarzuty, że głosy mieszkańców są ignorowane – np. przy okazji likwidacji kilku „osiemsetek" w ubiegłym roku, czy zmianach tras „siedemsetek"? Dlaczego trzeba było zlikwidować ten rodzaj linii, co mieszkańcy otrzymali w zamian?
ZTM dokonuje zmian tras linii na podstawie przeprowadzonych pomiarów, własnych analiz, wniosków pasażerów oraz poszczególnych urzędów gmin. W ubiegłym roku została skasowana linia 801, dublująca linię SKM S-9, która przejęła pasażerów korzystających z tej linii autobusowej. Odzyskane autobusy zostały skierowane do obsługi najbardziej obciążonej linii w Warszawie. Natomiast linie 715, 809, 815 zostały skomasowane w jedną linię 715, przy zachowaniu obecnej podaży miejsc. Zrealizowaliśmy tym samym postulat UD Ursynów o skierowanie linii 715 do stacji Metra Wilanowska. ZTM jest statutowo zobowiązany racjonalnie gospodarować środkami finansowymi oraz taborem, stąd od czasu do czasu wprowadzamy zmiany, które przez pewną grupę pasażerów mogą być odbieranie niekorzystnie.

ZTM już od kilu lat promuje rozwiązanie zwane lokalnymi liniami dowozowymi. Jest już ich kilkanaście, co chyba świadczy o sukcesie tego rozwiązania...
Liczba tych linii będzie rosła! Właśnie przygotowujemy się do zorganizowania przetargu na linię L19 na trasie Prażmów – PKP Zalesie Górne. Stawki w przetargach na takie linie są znacznie niższe od tych, jakie gmina płaciłaby w przypadku uruchamiania „siedemsetki". Dodatkowo ZTM dotuje „eLkę" w wysokości 20 proc. kosztów całkowitych, biorąc jednocześnie na siebie ciężar organizacji przetargu, ułożenia rozkładów jazdy czy sprawowania nadzoru nad komunikacją. Gdyby dana gmina chciała zorganizować taki transport samodzielnie nie otrzymałaby 20 proc. dotacji a pasażerowie nie zawsze mogliby korzystać z WKM, ponadto rozkład jazdy jest umieszczony na naszej stronie oraz na estetycznych słupkach przystankowych ZTM – podsumowując: pełna integracja.

Jednak nie wszystkie gminy decydują się na uruchomienie takiej linii. Dlaczego? Przecież to dla nich opłacalne...
Podstawowym problemem są oczywiście środki budżetowe, jakimi dana gmina dysponuje. W niektórych przypadkach pieniędzy starcza na utrzymanie Wspólnego Biletu na linii kolejowej, a na uruchomienie komunikacji dowozowej już niestety nie. Należy też wspomnieć o świadomości lokalnych



władz, że to na nich spoczywa zapewnienie lokalnego transportu zbiorowego, a dobrze zorganizowana komunikacja, jak wiemy, sporo kosztuje.

Problemem zasadniczym jest chyba przekonanie mieszkańców do tego rozwiązania - konieczność przesiadki do innego środka transportu – autobusu lub kolei nie jest zbyt atrakcyjna?

Pasażerowie liczą czas i pieniądze. Jazda z przesiadką w większości przypadków jest czasowo szybsza, niż podróż bezpośrednio własnym samochodem. Z każdym rokiem oferta komunikacyjna się poprawia, wymieniany jest przestarzały tabor, zwiększa się liczba dostępnych połączeń. Wraz z rozwojem aglomeracji ta tendencja będzie się utrzymywać.

A kiedy gmina ma pieniądze na uruchomienie dowozówki?

Przyjęliśmy założenie, że gmina zwraca się z prośbą o usprawnienie komunikacji, a my jesteśmy od tego by postulowane usprawnienia, o ile są oczywiście możliwe, jak najszybciej wdrożyć w życie. Opieramy się na naszych wewnętrznych procedurach, o których już mówiłem. Kiedy otrzymamy propozycję, spotykamy się z przedstawicielami samorządów i ustalamy wstępne założenia, które są potem w roboczych kontaktach uszczegółowiane.

Jakie zmiany czekają nas w 2012 roku? Ile linii podmiejskich zmieni trasy i kiedy?

Rozstrzygnęliśmy wszystkie przetargi dotyczące wyboru operatorów obsługujących linie lokalne. Sytuacja rozwija się dynamicznie, więc nie wykluczamy jednak uruchamiania kolejnych „eLek". Jeśli chodzi o „siedemsetki" na razie nie planujemy rewolucji w tym zakresie. Najbliższe ewentualne zmiany nastąpią zapewne po Euro 2012, przy okazji zmiany rozkładów jazdy na wakacyjne. Mogą oczywiście nastąpić wcześniej, np. na prośbę samorządów, które mają problemy finansowe.



OD „SETEK" DO „SIEDEMSETEK"

„SIEDEMSETKI", „OSIEMSETKI", „ELKI" I „ENKI". DOCIERAJĄ M.IN. DO GÓRY KALWARII, HALINOWA, RADZYMINA, RYNII, OŻAROWA MAZOWIECKIEGO, KARCZEWA I RYNII. UMOŻLIWIAJĄ DOJAZD DO SZKÓŁ, PRACY I UCZELNI ORAZ POWRÓT DO DOMÓW DZIESIĄTKOM TYSIĘCY PASAŻERÓW Z MIEJSCOWOŚCI POZBAWIONYCH BEZPOŚREDNIEGO DOSTĘPU DO KOLEI I ŁĄCZĄ TE TERENY Z WARSZAWĄ W JEDEN WSPÓLNY, AGLOMERACYJNY ORGANIZM. SPECJALNIE DLA NASZYCH CZYTELNIKÓW, PRZEDSTAWIAMY KRÓTKI ZARYS HISTORII LINII PODMIEJSKICH.

Z powodu dość rozbudowanej sieci linii kolejowych wokół stolicy, autobusy w zasadzie nigdy nie pełniły głównej roli, jeśli chodzi o dowóz mieszkańców gmin ościennych do Warszawy. Pierwsze „skrzypce" zawsze grała kolej - autobusom pozostała jedynie rola uzupełniająca. Taka była polityka władz przedwojennej stolicy, taką strategię przyjęły również obecne władze stolicy.

NIE TYLKO W STOLICY

Komunikacja autobusowa w stolicy ma już ponad dziewięćdziesiąt lat. W roku 1920 w Tramwajach Warszawskich utworzono Wydział Ruchu Autobusowego i uruchomiono pierwsze regularne stołeczne linie. Autobusy jeździły jednak krótko – zaledwie przez pięć lat – i szybko zostały zastąpione przez tramwaje. Komunikację autobusową na terenie Warszawy wznowiono w 1928 roku, powołując do życia nową „magistracką spółkę" – Tramwaje i Autobusy m.st. Warszawy. Linie autobusowe łączyły wówczas ze sobą jedynie dzielnice Warszawy. Jednym z wyjątków od tej „terytorialnej reguły" była linia W (późniejsza linia

N) uruchomiona w 1936 roku, którą można było dojechać do... Wawra, popularnej wówczas podwarszawskiej miejscowości wypoczynkowej.

Swoje linie autobusowe uruchamiali także inni przewoźnicy. Na początku lat trzydziestych powstała tzw. Społeczna Komunikacja Autobusowa (utworzona przez Towarzystwo Przyjaciół Wielkiej Warszawy i Państwowe Zakłady Inżynierii), która uruchomiła kilkanaście linii autobusowych, w tym kilka stricte „podmiejskich" – m.in. do Izabelina, Babic, Łomianek i Raszyna.

Tworzeniem linii autobusowych, które dowoziły mieszkańców podwarszawskich miejscowości do stacji kolejowych lub stanowiły uzupełnienie istniejących linii dowozowych zajmowały się również Polskie Koleje Państwowe, które uruchomiły linie autobusowe łączące Warszawę z Łomiankami, Izabelinem, Lesznem i Chylicami.

CZAS NA LINIE PODMIEJSKIE

Po wojnie za organizację komunikacji pomiędzy Warszawą a ościennymi gminami odpowiadały przede wszystkim PKS-y. Jednak aglomeracja dynamicznie się rozwijała i szybko zaszła potrzeba bardziej ścisłego i regularnego połączenia niektórych miejscowości z Warszawą.

Pierwsze regularne stałe linie podmiejskie zostały uruchomione już w latach pięćdziesiątych przez stołecznego organizatora transportu, czyli Miejskie Zakłady Komunikacyjne. W lipcu 1953 roku poza rogatki Warszawy – do kościoła w Raszynie – dojechały autobusy linii 130. W styczniu 1956 roku do Jabłonny skierowano linię 133, a we wrześniu tego roku z pętli Błota wyjechały autobusy linii 132 do Otwocka Świdry Wielkie (linia zmieniła później na krótko oznaczenie na literę S). Uruchomiono również linię Ł do Dziekanowa Leśnego.

W listopadzie 1957 roku pierwsze linie autobusowe wyjeżdżające poza obręb administracyjny stolicy zaczęto numerować od cyfry 200. Pojawiła się wówczas linia 201 do Dziekanowa Leśnego, a „otwocką" linię S przemianowano na 202. Niecały rok później (sierpień 1958) linię 133 przekształcono w 203.

Kolejne, nowe linie podmiejskie uruchomiono dopiero kilka lat później, w roku 1961. Do Starej Miłosnej skierowano wówczas autobusy oznaczone numerem 204, a 205 do Iwicznej (trasę tej linii wydłużono stopniowo do Piaseczna). Do Falent pojechały natomiast autobusy linii 206.

Zaczęto także uruchamianie dodatkowych linii pomocniczych BIS. W 1965 roku, jako linia uzupełniająca dla 201, pojawiła się szczytowa linia okresowa 201 BIS, która kursowała tylko w dni powszednie, a dwa lata później – 206 BIS do Janek.

W 1967 roku linię 130, ze względu na jej ewidentnie podmiejski charakter, przekształcono w linię 207. Kolejna linia podmiejska – 208, która połączyła z Warszawą Izabelin i Truskaw została uruchomiona w 1974 roku, po przejęciu jej od PKS. Trzy lata później



OBECNIE, CODZIENNIE NA TRASY WYJEŻDŻA 41 AUTOBUSOWYCH LINII STAŁYCH, CZYLI „SIEDEMSETEK", DWIE OKRESOWE „OSIEMSETKI" I DZIESIĘĆ LINI NOCNYCH.



fot. Piotr Nodzykowski / www.przegubowiec.com

na trasę po raz pierwszy wyjechały autobusy linii 209 do Ząbek i 210 do ul Keniga w Ursusie (który od 1952 do 1977 nosił nazwę Czechowice).

Pod koniec lat siedemdziesiątych (w 1979 roku) utworzono linię 211, która jeździła z Marysina do ul. 1. Praskiego Pułku w Wesołej oraz linię 212, której trasa przebiegała całkowicie poza Warszawą łącząc Legionowo, Łajski i Jabłonnę.

W roku 1980 do Ożarowa i Ołtarzewa skierowano autobusy linii 213 i linię szczytową 205 BIS do Piaseczna. Rok później uruchomiono linię podmiejską 214 (pomiędzy os. Żbików a os. Nowa Wieś) w Pruszkowie, linię 215 do miejscowości Zamienie. W tym samym roku pojawiła się także podmiejska linia 216 BIS, która w dni robocze kursowała pomiędzy zakładami w Ursusie a Piastowem (przemianowana później na 216) i linia 203 BIS do Jabłonny. W 1982 roku pomiędzy stacją PKP Wawer a sanatorium w Zagórzu zaczęła jeździć zwykła linia 204 BIS.

CZAS NA ZTM

W 1992 roku organizacją komunikacji zajął się Zarząd Transportu Miejskiego. Funkcjonowało wówczas 26 linii podmiejskich – 21 linii stałych i 5 okresowych. Po dwudziestu latach sytuacja „na froncie podmiejskim" przedstawia się następująco - codziennie na trasę wyjeżdża 41 linii autobusowych stałych, czyli „siedemsetek", dwie „osiemsetki" oraz siedemnaście lokalnych linii dowozowych L. Do miejscowości podwarszawskich dojeżdża także dziesięć linii nocnych (uruchomiono je w 2007 roku, w wyniku przeprowadzonej reorganizacji linii nocnych).

Powstawały kolejne linie. W 1983 roku podmiejskie autobusy linii 217 i 217 BIS dojechały do Józefowa. Uruchomiono także linię 218 do Gołkowa, z uwagi na niewystarczającą obsługę tej trasy przez autobusy PKS i linię 217 BIS z Falenicy do stacji PKP w Józefowie. Rok później ruszyła linia 220L, która obsługiwała teren Otwocka. Natomiast na samym początku 1985 roku uruchomiono linię szczytową 208 BIS do Starych Babic.

PIERWSZE „SIEDEMSETKI"

W 1985 roku przeprowadzono prawdziwą „rewolucję" - wszystkie linie zyskały oznaczenia i numery zaczynające się od cyfry 700. I tak linia 702 zastąpiła linię 202, 703 – 203 itd aż do 718 – 218. Wyjątkiem od tej „reguły" była m.in. linia 719 do Józefowa, która zastąpiła linię 217 BIS, 721 która przejęta trasę po linii 220P czy 722, która pojechała trasa dawnej linii 204 BIS.

Pojawiły się także zwykłe okresowe linie szczytowe, czyli „osiemsetki", kursujące w dni powszednie – 801 (Żerań FSO-Jabłonna), 802 (Okęcie-Lesznowola), 804 (Huta – Stare Babice Rynek). W ramach eksperymentu uruchomiono także pierwszą przyspieszoną szczytową linię podmiejską 803 z Żerania do Legionowa a rok później, na tej samej trasie, stałą podmiejską linię przyspieszoną – 723 .

W 1986 roku w stołecznej komunikacji pojawiły się... eksterytorialne „dwieściepięćdziesiątki" – dwie jednokierunkowe linie 250 i 251 w Otwocku oraz normalna linia 252 w Piasecznie, a w 1988 – 253 (Legionowo Przystanek PKP – Łajski Fabryka Domów) i 254 (Legionowo Przystanek PKP – Legionowo Pl. Kościuszki). Był to pierwowzór dzisiejszych „eLek", ponieważ w pojazdach obowiązywała taka sama taryfa jak w „setkach" jeżdżących po Warszawie. Pozostałe linie (czyli „dwusetki" i „osiemsetki") wyjeżdżające poza obręb terytorialny stolicy, były nieco droższe.

„Dwieściepięćdziesiątki" kursowały tylko do 1991 roku. Wtedy po wprowadzeniu podziału na dwie strefy: 1. – miejską i 2. – podmiejską, nazewnictwo znów ujednolicono – „250-ki" zlikwidowano, zastępując je, ostatecznie „siedemsetkami".

MIESIĘCZNE WYDATKI GMIN PODWARSZAWSKICH NA WSPÓŁFINANSOWANIE LINII ZTM (DANE STYCZEŃ – LUTY 2012 ROKU BEZ UWZGLĘDNIENIA „ELEK"):

	Linie kursujące na terenie gminy	**Uśrednione miesięczne wydatki w zł**
Góra Kalwaria	742	13 843
Halinów	704	32 596
Izabelin	701, 708, N58	109 221
Jabłonna	723, 731, 741, N63	90 266
Józefów	702, N75	25 729
Karczew	N75	5 384
Kobyłka	N62	10 161
Konstancin-Jeziorna	139, 700, 710, 724, 725, 742, N50	163 941
Legionowo	723, 731, 736, N63	136 209
Leszno	719, 729	75 514
Lesznowola	703, 707, 709, 715, 721, 727, 728, 733, 739, 807, N83	97 591
Łomianki	701	28 389
Marki	112, 190, 718, 732, 738, 740, 805, N61	183 375
Michałowice	177, 207, 717	5 630
Nadarzyn	703, 711, 733	91 016
Nieporęt	705, 735, 736	121 777
Otwock	702, 722, N75	24 182
Ożarów Mazowiecki	713	88 977
Piaseczno	707, 709, 710, 724, 727, 728, 739, 807, N83	292 004
Piastów	716, 717, N85	57 700
Pruszków	N85	9 268
Radzymin	734, 738, 740	153 860
Raszyn	703, 706, 707, 711, 715, 721, 728, 733, 807, N88	202 717
Stare Babice	712, 714, 719, 729, 812	209 211
Sulejówek	173, 704	16 182
Wiązowna	720, 722, 730	147 090
Wołomin	N62	11 724
Ząbki	145, 190, 199, 718, 738, 740, 805, N61, N62	106 979
Zielonka	N62	5 589

TRANSPORT ZBIOROWY JEST PODMIEJSKI

PODMIEJSKIE SĄ LINIE AUTOBUSOWE, TROLEJBUSOWE, A NAWET TRAMWAJOWE. W NIEKTÓRYCH MIASTACH LINII PODMIEJSKICH JEST TYLE CO MIEJSKICH, A TARYFA BILETOWA PODZIELONA JEST NA CZTERY STREFY. JAK FUNKCJONUJE KOMUNIKACJA PODMIEJSKA W SZEŚCIU NAJWIĘKSZYCH POLSKICH AGLOMERACJACH: GÓRNY ŚLĄSK, TRÓJMIASTO, ŁÓDŹ, KRAKÓW, POZNAŃ I WROCŁAW?

ŚLĄSK TO KOMUNIKACJA PODMIEJSKA

Organizatorem komunikacji miejskiej na Śląsku jest Komunikacyjny Związek Komunalny Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego. Jego członkami jest 25 gmin, a w kolejnych 19 są honorowane bilety wydane przez KZK GOP.

Komunikacja miejska na Śląsku to de facto komunikacja… podmiejska. Większość linii autobusowych czy tramwajowych kursuje między miastami (niektóre nawet przez 4 gminy). Podmiejskie są dzienne i nocne zwykłe linie autobusowe oraz tramwajowe.

W taryfie rozróżniono trzy strefy biletowe obowiązujące w granicach:

- jednego miasta (gminy) lub przez 15 minut od momentu skasowania (z możliwością przesiadek),
- dwóch, sąsiadujących miast (gmin) lub przez 30 minut od momentu skasowania (z możliwością przesiadek),
- trzech i więcej miast (gmin) lub przez godzinę od momentu skasowania (z możliwością przesiadek).

Bilet normalny w pierwszej strefie kosztuje 2,8 zł, w drugiej strefie – 3,6 zł, a w trzeciej 4,2 zł. Podobnie – z rozbiciem na trzy strefy biletowe sprzedawane są miesięczne bilety imienne uprawniające do przejazdu autobusami i tramwajami lub jednym z tych środków transportu. Dodatkowo, na podstawie biletu metropolitarnego można korzystać z połączeń kolejowych Przewozów Regionalnych między miastami na Śląsku.

POCIĄGIEM, AUTOBUSEM, TRAMWAJEM I TROLEJBUSEM

Na Pomorzu od 5 lat działa Metropolitarny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej. Jego członkiem jest 13 gmin. Nadrzędnym zadaniem MZKZG było utworzenie biletu metropolitarnego, upoważniającego do podróżowania Szybką Koleją Miejską, ZTM Gdańsk, ZKM Gdynia i MZK Wejherowo. Z jednym biletem można pokonać ponad 50 km odcinek, z Wejherowa aż do Pruszcza Gdańskiego, korzystając z pociągu, tramwaju, trolejbusu czy autobusu.

W taryfie obowiązują „telefoniczne" i papierowe bilety jednoprzejazdowe. Te kupione za pomocą telefonu komórkowego są z podziałem na: linie zwykłe (bilet normalny za 2,6 zł); nocne, pospieszne, specjalne i nocne (3,6 zł). Bilet papierowy jest o 40 gr droższy. Bilety dobowe lub miesięczne dzielą się na:

- komunalne, czyli uprawniające do podróżowania autobusem, tramwajem lub trolejbusem,
- kolejowo-komunalne dwóch przewoźników, obowiązujące u przewoźników kolejowych (SKM, PR) oraz w pojazdach jednego z przewoźników: ZTM Gdańsk, ZKM Gdynia lub MZK Wejherowo,
- kolejowo-komunalne wszystkich przewoźników.


fot. Marcin Połom z PKT Sp. z o.o. w Gdyni

Autobus Mercedes Benz O530 Citaro został przerobiony na trolejbus

TRAMWAJ PODMIEJSKI

Komunikacja podmiejska w Łodzi jest wyjątkowa na skalę ogólnopolską, także w porównaniu z komunikacją na

KOMUNIKACJA PODMIEJSKA W ŁODZI JEST WYJĄTKOWA NA SKALĘ OGÓLNOPOLSKĄ, TAKŻE W PORÓWNANIU Z KOMUNIKACJĄ NA ŚLĄSKU. TO W ŁODZI KURSUJE NAJDŁUŻSZA LINIA TRAMWAJOWA W POLSCE, BĘDĄCA JEDNOCZEŚNIE JEDNĄ Z NAJDŁUŻSZYCH W EUROPIE.

Śląsku. To w Łodzi kursuje najdłuższa linia tramwajowa w Polsce, będąca jednocześnie jedną z najdłuższych w Europie. Łódź jest jedynym miastem w Polsce, po którym jeżdżą tramwaje trzech przewoźników tramwajowych, z trzema różnymi taryfami biletowymi w komunikacji podmiejskiej.

Do końca marca br. po Łodzi i aglomeracji łódzkiej kursują tramwaje trzech przewoźników, obsługujące 5 podmiejskich linii tramwajowych: Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Łódź (linia 16 do Zgierza i 41 do Pabianic), Międzygminna Komunikacja Tramwajowa (linia 46 do Ozorkowa – to właśnie ona liczy około 37 km długości) i Tramwaje Podmiejskie (linia 43 do Lutomierska i jej krótszy wariant 43 bis do Konstantynowa Łódzkiego). 1 kwietnia 2012 roku wszystkie linie tramwajowe będą obsługiwane przez MPK Łódź Sp. z o.o.

Tego samego dnia zmienią się również zasady i ceny biletów za przejazdy poza granicami miasta (dla linii autobusowych MPK Łódź oraz tramwajowej 41 obowiązują one od marca 2012 roku). Dotychczas w granicach administracyjnych Łodzi w pojazdach obsługujących linie, których trasy biegną do Zgierza czy Lutomierska obowiązywały bilety „łódzkie", a poza granicami należało kupić nowy bilet – np. u motorniczego. Wyjątkiem jest linia do Pabianic: na całej trasie linii 41 do 29 lutego 2012 roku obowiązywała przez ostatnie lata „łódzka" taryfa. Od początku marca odcinek poza granicami Łodzi znajduje się w strefie podmiejskiej. Poza granice miasta oprócz tramwajów wyjeżdża także 16 autobusowych linii podmiejskich, w tym dwie linie nocne. 1 marca 2012 wraz z pierwszą od ośmiu lat podwyżką cen biletów obszar obsługiwany przez MPK Łódź został podzielony na dwie strefy: miejską i aglomeracyjną.

Strefa miejska obejmuje Łódź do granic administracyjnych, natomiast strefa aglomeracyjna to miasto oraz 16 przyległych gmin (4 kolejne gminy zostaną dołączone 1 kwietnia br.). Bilet jednoprzejazdowy aglomeracyjny kosztuje 4,2 zł (ten rodzaj biletu można nabyć wyłącznie u prowadzącego pojazd). Bilety czasowe (20-, 40-, 60-minutowe) są - podobnie jak w Warszawie – ważne w obu strefach biletowych. Pasażerowie mogą kupić również bilety 24-godzinne, 3-, 7-, 14-, 30- i 90-dniowe oraz 12-miesięczny. Funkcjonują również bilety semestralne (4- i 5-miesięczne), grupowe i rodzinne.

PRAWIE JAK W WARSZAWIE

W Krakowie jest prawie tyle samo linii podmiejskich co miejskich. Po aglomeracji kursują autobusy 62 linii zwykłych (po samym Krakowie 71), 2 linii przyspieszonych, 3 linii nocnych (m.in. do Wieliczki i na lotnisko).

W Krakowie, podobnie jak w Warszawie, obowiązują tylko dwie strefy biletowe. 1. - miejska i 2. - aglomeracyjna obejmująca Kraków i 15 okolicznych gmin, w tym Wieliczkę. Do podróży po aglomeracji krakowskiej upoważnia bilet normalny za 3,2 zł, bilety czasowe (60- i 90-minutowe), dobowy, tygodniowy, rodzinny i grupowy dla 20 osób. Bilety miesięczne sprzedawane są na określoną linię aglomeracyjną, wyłącznie w komunikacji dziennej lub sieciowy bilet aglomeracyjny ważny w komunikacji miejskiej i podmiejskiej dziennej i nocnej.

Do Wieliczki i na lotnisko Balice można szybko dojechać koleją. Jednak na tych trasach obowiązuje oddzielna taryfa Przewozów Regionalnych.

BILETÓW DO WYBORU, DO KOLORU

W kwietniu 2010 roku, w Poznaniu został wprowadzony bilet aglomeracyjny. Powstały trzy strefy biletowe. Strefa A to Poznań z dzienną i nocną komunikacją autobusową i tramwajową. W strefie B kursuje 19 linii autobusowych (w tym 2 nocne) na terenie 15 gmin. Kolejne 14 gmin tworzy strefę C, w której można poruszać się 4 liniami autobusowymi.

Poznańska taryfa dla linii podmiejskich jest jedną z bardziej rozwiniętych w kraju. Można kupić bilety na strefę A+B, tylko strefę B lub C, A+B lub B+C oraz na trzy strefowy A+B+C. Podstawowy bilet jednorazowy czasowy na linie zwykłe i nocne w trzech strefach kosztuje: do 30 minut – 3,2 zł, do 60 minut – 4,2 zł, a do 120 minut – 6 zł. Jednorazowe bilety jednoprzejazdowe na linie dzienne i nocne kosztują: dla B lub C – 2,2 zł, A+B lub B+C – 3,2 zł, A+B+C – 4,2 zł.

Ponadto pasażerowie mogą zaopatrzyć się w bilety krótkookresowe (24-, 48- i 72-godzinne oraz siedmiodniowe), bilety miesięczne, kwartalne,

fot. Łukasz Stefańczyk/www.gtlodz.eu



Linia 43 w drodze do Lutomierska

półroczne, 9- i 10-miesięczne oraz roczne na jedną, dwie lub wszystkie strefy podmiejskie.

Planowany jest dalszy rozwój biletu aglomeracyjnego obejmującego także komunikację kolejową. Wspólnie z zainteresowanymi gminami Poznań chce utworzyć Związek Komunikacyjny Aglomeracji Poznańskiej.

PODMIEJSKIE, STREFOWE, KOMERCYJNE

We Wrocławiu, na zlecenie Wydziału Transportu Urzędu Miejskiego, działa komunikacja podmiejska (4 linie), a na podstawie porozumień międzygminnych komunikacja strefowa (16 linii). Do dyspozycji pasażerów dostępne są również linie komercyjne (12 linii, w tym 2 linie nocne). W komunikacji podmiejskiej obowiązuje taryfa MPK Wrocław. Bilet jednorazowy na wszystkie linie normalne w granicach miasta kosztuje 2,4 zł, a na wszystkie linie normalne w granicach miasta oraz poza jego granicami 2,6 zł.

Na podstawie porozumień międzygminnych obowiązuje oddzielna taryfa, dla poszczególnych gmin. W niektórych przypadkach linie autobusowe kursują w trzech, a nawet czterech strefach. Dla pasażerów dostępne są bilety jednorazowe, czasowe upoważniające do podróży po Wrocławiu i dodatkowo po pierwszej, drugiej lub trzeciej strefie.

Pasażerowie mogą również kupić zintegrowany bilet aglomeracyjny na pociąg, tramwaj i autobus. Powstały dwa rodzaje biletów aglomeracyjnych:

- Mała Aglomeracja Wrocławska – w środkach komunikacji miejskiej w granicach i poza granicami miasta Wrocławia oraz w pociągach osobowych, w klasie II spółki Przewozy Regionalne, na obszarze ograniczonym stacjami: Wrocław Psie Pole, Wrocław Brochów, Wrocław Zachodni, Wrocław Leśnica, Wrocław Pracze, Wrocław Świniary, Wrocław Zakrzów, Wrocław Pawłowice.
- Duża Aglomeracja Wrocławska – w środkach komunikacji miejskiej na obszarze Wrocławia oraz w pociągach osobowych, w klasie II spółki Przewozy Regionalne, na obszarze ograniczonym stacjami: Strzelin, Jaworzyna Śląska, Wołów, Żmigród, Oleśnica, Jelcz-Laskowice, Oława, Malczyce, Trzebnica, do stacji znajdującej się na terenie Wrocławia (np. Wrocław Sołtysowice).

(Podane ceny dotyczą biletów normalnych.)

STREFY I BILETY W WARSZAWIE

W aglomeracji warszawskiej funkcjonują dwie strefy biletowe – pierwsza na terenie Warszawy i druga w 30 gminach wokół Warszawy. Dojechać do nich można podmiejskimi liniami autobusowymi (dziennymi i nocnymi). Uzupełnieniem sieci komunikacji miejskiej jest transport kolejowy. Pasażerowie mogą korzystać z Szybkiej Kolei Miejskiej oraz pociągów Warszawskiej Kolei Dojazdowej i Kolei Mazowieckich, w których obowiązuje Wspólny Bilet. Strefa Wspólnego Biletu ZTM-KM-WKD obejmuje 16 gmin aglomeracji warszawskiej. Wraz z samorządami zostały uruchomione lokalne linie autobusowe, które dowożą pasażerów do najbliższego przystanku kolejowego będącego w zasięgu Wspólnego Biletu lub najbliższej podmiejskiej linii autobusowej.

Bilety 20- (za 2,6 zł) 40- (3,8 zł) i 60-minutowe (5,2 zł) obowiązują zarówno w pierwszej jak i drugiej strefie. Po dwóch strefach biletowych można podróżować z biletem jednorazowym (5,6 zł), dobowym (19 zł), 3-dniowym (38 zł), 30-dniowym imiennym (156 zł), 90-dniowym imiennym (370 zł). Bilety na okaziciela są sprzedawane wyłącznie na dwie strefy biletowe: 30-dniowy za 180 zł i 90-dniowy za 450 zł. Specjalną ofertą obowiązującą w dwóch strefach jest roczny Bilet Seniora, który osoby powyżej 65. roku życia mogą nabyć za 40 zł.

AUTOBUS KURSUJE CO 15 MINUT



ABY MÓC ODPOWIEDZIEĆ NA JAK NAJWIĘCEJ PYTAŃ PASAŻERÓW DZWONIĄCYCH NA INFOLINIĘ, CZĘSTO PO PRACY WSIADAŁAM DO AUTOBUSU WYBRANEJ LINII I PRZEJEŻDŻAŁAM CAŁĄ TRASĘ, ŻEBY SPRAWDZIĆ NP. ROZMIESZCZENIE PRZYSTANKÓW.

***Jakiś czas temu, w towarzystwie znajomych, którzy podobnie jak ja, pracują w Zarządzie Transportu Miejskiego od początku jego istnienia lub niewiele krócej, zebrało się nam na wspomnienia. W momencie, gdy powstawał ZTM, prowadziłam w Miejskich Zakładach Komunikacyjnych sekretariat dyrektora ds. ruchu* – rozpoczyna Jolanta Kobrzyńska.**

O powołaniu przez Urząd m.st. Warszawy jednostki odpowiedzialnej za organizację komunikacji miejskiej w Warszawie i jednocześnie nadzorującej jakość usług, świadczonych przez przewoźników, mówiło się na długo przed jej powołaniem. Nie byliśmy jednak pewni, czy taka instytucja powstanie. Całą wiedzę opieraliśmy na domysłach i wiadomościach z „drugiej ręki" – wspomina pani Jolanta.

PO PRZECIWNYCH STRONACH BARYKADY

W 1992 roku Zarząd Transportu Miejskiego stał się faktem. Wśród pracowników Miejskich Zakładów Komunikacyjnych, z których część miała przejść do Zarządu Transportu Miejskiego, nowa instytucja budziła mieszane uczucia.

Z jednej strony byliśmy ciekawi zmian. Z drugiej, obawialiśmy się, jak będzie wyglądała nowa praca, a przede wszystkim, czy znajdzie się dla nas zajęcie. Poza tym, taka już jest ludzka natura, że nieszczególnie lubimy być kontrolowani i oceniani, a taką właśnie funkcję miał pełnić ZTM. Atmosfera była napięta – opowiada Jolanta Kobrzyńska.

Ostatecznie stanowisko dyrektora ds. przewozów zostało włączone w strukturę nowej instytucji. Jolanta Kobrzyńska prowadziła sekretariat ówczesnego dyrektora Bogdana Batora, więc razem z nim, w listopadzie 1992 roku przeszła do Zarządu Transportu Miejskiego.

Wracając do naszych wspomnień ze znajomymi, dotyczących powstania ZTM-u, skłamałabym mówiąc, że początek pracy dla osób, które przeszły z Miejskich Zakładów Komunikacyjnych, był łatwy. Nietrudno się domyślić, że jeszcze niedawno koledzy z pracy czuli się, jakby znaleźli się po przeciwnych stronach barykady – wspomina. *Od tego czasu minęło jednak prawie 20 lat i nie mam żadnych wątpliwości, że porów-*



Bilet jednoprzejazdowy z 1999 roku – awers i rewers

nując stołeczną komunikację miejską na początku lat 90. ubiegłego wieku z obecną, podróżuje się wygodniej, szybciej i bezpieczniej – dodaje.

Nie będę wspominać o zdecydowanie szerszej ofercie przewozowej, oddaniu do użytku pierwszej linii metra, czy nowoczesnym taborze, bo to są rzeczy, które najłatwiej dostrzec – wyjaśnia. *Informacja dla pasażerów oraz bilety – to są elementy strategii transportowej, z którymi byłam związana zawodowo i momentami trudno mi uwierzyć, że na przestrzeni 20 lat tyle się zmieniło* – kontynuuje.

O KTÓREJ ODJECHAŁ POPRZEDNI AUTOBUS?

„Poniedziałkowe przyjęcia" na początku funkcjonowania Zarządu Transportu Miejskiego były jedną z niewielu możliwości zgłoszenia uwag do funkcjonowania warszawskiej komunikacji miejskiej.

Nazwa może być myląca. Wbrew pozorom, nie organizowaliśmy bankietów, w trakcie których, pomiędzy kawą a wuzetką, pasażerowie mogli wyrazić opinię na temat kursowania np. linii 105 – śmieje się pani Jolanta.

Do 2001 roku dyrektor ZTM Kazimierz Kulig, dyrektor ds. przewozów Bogdan Bator oraz dyrektor ekonomiczny Leszek Nowak pełnili na przemian raz w tygodniu dyżur, podczas którego spotykali się z pasażerami. W każdy poniedziałek, pomiędzy 15.00 a 17.00, osoby korzystające z komunikacji miejskiej mogły przyjść do ZTM-u na ulicę Senatorską i zgłosić uwagi dotyczące tras poszczególnych linii, złożyć skargę na kontrolera biletów, kierowcę, czy odwołanie od wystawionego wezwania do zapłaty.

Idea spotkań była słuszna, ale nie byliśmy przygotowani na ogromną popularność, jaką się cieszyły. Co poniedziałek, korytarze przy gabinecie pełniącego dyżur dyrektora pękały w szwach – wspomina Jolanta Kobrzyńska. *Do tego, na okrągło dzwoniły telefony i każdy pasażer żądał, by połączyć go z dyrektorem. W takiej sytuacji dyrektorzy zostaliby zmuszeni do zmiany zakresu obowiązków z organizacji przewozów na przyjmowanie skarg od pasażerów* – żartuje.

Obecnie w Warszawie działa dziewięć Punktów Obsługi Pasażerów, w których przez sześć dni w tygodniu, można załatwić wszystkie sprawy związane z korzystaniem z komunikacji miejskiej.

Infolinia ZTM początkowo nie działała tak jak obecnie, przez całą dobę. Pasażerowie mogli uzyskać informacje w godzinach pracy biura, czyli pomiędzy 8.00 a 16.00. Później włączano automatyczną sekretarkę – opowiada. *Pasażerowie dzwonili na infolinię w sprawach podobnych. Mnóstwo pytań dotyczyło tego, jak najłatwiej dojechać z punktu A do punktu B. Nie dysponowaliśmy wówczas specjalnym programem komputerowym. I teraz proszę sobie wyobrazić, że ktoś dzwoni i pyta, jak dojechać z ulicy Dziewosłęby na Potocką. A zdarzały się też pytania, czy przystanek 512 Młodzieńcza w kierunku Centrum znajduje się jeszcze na ulicy Młodzieńczej, czy już na Radzymińskiej. Podstawą była mapa i opanowane na pamięć trasy wszystkich autobusów i tramwajów. Co jednak z położeniem przystanków* – pyta retorycznie pani Jolanta i od razu wyjaśnia. *Przez kilka lat pracowałam na infolinii. Aby móc odpowiedzieć na jak najwięcej pytań pasażerów, często po pracy wsiadałam do autobusu wybranej linii i przejeżdżałam całą trasę, żeby sprawdzić np. rozmieszczenie przystanków.*

Wielu osobom trudno będzie też uwierzyć, że do momentu powstania Zarządu Transportu Miejskiego nie praktykowano umieszczenia na przystankach rozkładów jazdy. Pasażer czekający na autobus lub tramwaj mógł dowiedzieć się jedynie, że na danej linii pojazd jeździ np. co 15 minut. Pozostawało tylko pytanie, o której odjechał poprzedni.



Bilet jednoprzejazdowy z paskiem magnetycznym z 2001 roku

NIE ODWAŻYŁAM SIĘ ZASŁONIĆ OKIENKA

Rewolucja w biletach komunikacji miejskiej nie nastąpiła wraz z powstaniem Zarządu Transportu Miejskiego. Bilety jednorazowe nadal były papierowe i w zależności od tego, czy pasażerowi przysługiwała ulga, czy nie, należało je skasować z jednej lub dwóch stron. Użytkownicy biletów miesięcznych posiadali kartonik, na który każdego miesiąca naklejali specjalny znaczek.

Później nastała era biletów z hologramem. Zarówno na biletach jednorazowych, jak i okresowych, był umieszczony hologram – wyjaśnia Jolanta Kobrzyńska. *Celem wprowadzenia tego narzędzia było zabezpieczenie biletów przed podrabianiem. Niestety, okazały się one jednym z ulubionych obiektów fałszerzy i coraz częściej do ZTM-u zaczęły docierać sygnały o podrobionych biletach* – dodaje.

Zdarzały się sytuacje, że niczego nieświadome osoby kupowały bilet miesięczny, podpisywały go, a kontroler wystawiał wezwanie do zapłaty. Prowadziło to do skomplikowanych sytuacji, w których stroną pokrzywdzoną był zarówno Zarząd Transportu Miejskiego, jak i pasażer, a dodatkowo angażowano jeszcze policję.

Liczne doświadczenia dotyczące biletów komunikacji miejskiej, zebrane w ciągu kilku pierwszych lat funkcjonowania ZTM oraz obserwacje rozwiązań stosowanych zagranicą, doprowadziły do wprowadzenia Warszawskiej Karty Miejskiej.

Warszawska Karta Miejska zaczęła funkcjonować w 2001 roku. Pierwsze karty wyglądały tak, jak rewers obecnej spersonalizowanej karty miejskiej – wspomina Jolanta Kobrzyńska. *Dla mnie największą zaletą karty jest możliwość jej doładowania w dowolnym momencie. Jeżeli w planach mam dłuższy pobyt poza Warszawą, kupuję bilet tygodniowy i nic nie tracę. Wcześniej, bez względu na to, czy korzystałam z komunikacji miejskiej przez cały miesiąc, czy tylko przez dwa tygodnie, musiałam kupić bilet na cały miesiąc* – dodaje.

Na Warszawskiej Karcie Miejskiej pasażer musiał napisać swoje imię i nazwisko oraz numer dokumentu ze zdjęciem potwierdzającego tożsamość.

To było niezbędne, by wykluczyć sytuacje, że kilka osób korzysta z komunikacji miejskiej na podstawie jednej karty – wyjaśnia. *Zdarzało się jednak, że pasażerowie często zapominali o podpisaniu karty, wpisaniu numeru dokumentu albo podpis się po prostu ścierał* – kontynuuje.

By uniknąć podobnych sytuacji, w 2008 roku Zarząd Transportu Miejskiego umożliwił osobom korzystającym z warszawskiej komunikacji miejskiej wyrobienie spersonalizowanej Warszawskiej Karty Miejskiej. Na karcie zostało umieszczone zdjęcie pasażera oraz wydrukowano imię i nazwisko.

Od stycznia 2010 roku, bilety można kodować tylko na kartach spersonalizowanych. W okresie poprzedzającym wycofanie poprzednich kart, Punkty Obsługi Pasażerów przeżywały oblężenie. Zdarzały się dni, że przez 8 godzin nie odchodziłam od okienka nawet na chwilę. Nie było czasu na herbatę, posiłek, czy wyjście do toalety. Po prostu nie odważyłam się zasłonić okienka roletą i pójść na przerwę – wspomina pani Jolanta.

Ale rachunek jest prosty – 9 Punktów Obsługi Pasażerów w miejsce „pierwowzoru" POP-u działającego przez wiele lat w siedzibie ZTM-u przy ul. Senatorskiej, Infolinia dostępna 24 a nie 8 godzin i jedna spersonalizowana Warszawska Karta Miejska zamiast karty miejskiej w nieodłącznym towarzystwie dowodu osobistego. Oczywiście z wyjątkiem osób korzystających ze zniżki, które muszą mieć przy sobie dokument potwierdzający prawo do ulgi – żartuje na koniec Jolanta Kobrzyńska.

LEGENDA PRL-U

6 GRUDNIA 1958 ROKU TO BYŁ SZCZEGÓLNY DZIEŃ DLA POLSKIEJ MOTORYZACJI. OD POŁUDNIOWYCH SĄSIADÓW OTRZYMALIŚMY „PREZENT" W POSTACI LICENCJI NA PRODUKCJĘ AUTOBUSÓW TYPU SKODA 706 RTO Z NADWOZIEM FIRMY KAROSA. PRODUKCJĘ AUTOBUSÓW NA CZECHOSŁOWACKIEJ LICENCJI ROZPOCZĘTO W SPECJALNIE UTWORZONYCH JELCZAŃSKICH ZAKŁADACH SAMOCHODOWYCH W JELCZU-LASKOWICACH.

fot. KMKM



Miejski „ogórek" w pełnej krasie, czyli w oryginalnym schemacie malowania (maj 2008)

Od początku pojazdy zostały okrzyknięte „ogórkami", co było związane z ich charakterystycznym obłym kształtem. Do napędu niespełna 11-metrowego autobusu służył 6-cylindrowy silnik Skody o samoczynnym zapłonie i bezpośrednim wtrysku. Maksymalna moc 12-litrowej jednostki napędowej wynosiła 160 KM, co pozwalało rozpędzić pojazd do prędkości około 85 km/godz.

Rok później z fabryki wyjechało 20 pierwszych Jelczy RTO, zmontowanych z części nadesłanych przez fabrykę Karosy. Produkcja rosła, a zakład stopniowo uniezależniał się od importowanych części. W ten sposób powstała konstrukcja Jelcza 043. Miejska odmiana „ogórka" narodziła się w 1963 roku, a nowe pojazdy zostały oznaczone jako Jelcz 272 MEX.

Jelcze w miejskiej konfiguracji (MEX-y) różniły się od swych turystycznych braci (serie 043 i 014) przede wszystkim dwupłatowymi, pneumatycznymi drzwiami, „świetlikami" na tablicy liniowej umieszczonymi nad przednią szybą (na początku produkcji, montowane były także z tyłu). Dzięki innej konfiguracji wnętrza, autobusy mogły zabierać 81 pasażerów, z czego 28 na miejscach siedzących.

Przez 20 lat do stolicy dostarczono (początkowo do MPA, a następnie MZK) prawie 1,8 tys. sztuk MEX-ów. Liniowa eksploatacja wozów trwała do kwietnia 1983 roku. Jednak „ogórki" nie od razu zniknęły z warszawskich ulic. Część została skrócona i przebudowana na holowniki oraz wozy pogotowia techniki. Ostatni taki pojazd, w 2003 roku przeszedł na zasłużoną emeryturę pod opiekę Klubu.

Autobus należący do Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej w Warszawie pochodzi z roku 1977 i jest jednym z ostatnich wyprodukowanych pojazdów tej serii. Jego późna data produkcji spowodowała, że nigdy nie pełnił służby w transporcie publicznym – przez co zachował się w dobrym stanie. W latach 1977-1989 był pojazdem technicznym w oddziale Milicji Obywatelskiej w Sułkowicach koło Warszawy zajmującym się tresurą psów, natomiast później pojechał do dolnośląskich Ziębic, kupiony przez tamtejszy ZOZ. W 1995 roku trafił do mieszkańca Wrocławia, który zamierzał przerobić go na kempingowóz. Trzy lata później zniszczony pojazd, stojący na jednym z osiedlowych parkingów na wrocławskim osiedlu Kozanów, zauważyli klubowicze.

MEX stał się własnością stowarzyszenia w roku 1999, dzięki pomocy sponsora wyremontowano nadwozie w macierzystej fabryce w Jelczu. Niestety, przeprowadzony pod złym nadzorem remont spowodował, że autobus został pozbawiony wielu historycznych detali i został pomalowany w barwy niezgodne z epoką. Fabryka nie mogła też poradzić sobie z uruchomieniem silnika pojazdu. Niesprawny pojazd wrócił do Warszawy i przez trzy lata był „zimnym" eksponatem, stacjonującym na terenie



Wrocławskie osiedle Kozanów i Jelcz Mex przeznaczony do przebudowy na kempingowóz (1999)



Trwa remont, dzięki któremu wóz odzyska swój historyczny wygląd (grudzień 2007)



Pieczołowicie odrestaurowany „ogórek" dostał angaż w kilku produkcjach filmowych osadzonych w czasach PRL-u (2009)

Muzeum Przemysłu w dawnej Fabryce Norblina przy ul. Żelaznej.

Dzięki funduszom pochodzącym z nagrody miasta stołecznego Warszawy przyznanej KMKM, w 2001 roku klubowi udało się wreszcie odkupić pojazd od sponsora. Jesienią 2002 roku został po raz pierwszy zaprezentowany publicznie podczas Dni Transportu Publicznego w zajezdni „Wola". Mimo, że autobus był niesprawny, wzbudził spore zainteresowanie. Na następną imprezę, we wrześniu 2003 roku, ogórek przyjechał już o własnych siłach – dzięki wsparciu Miejskich Zakładów Autobusowych. Pojazd otrzymał symboliczny numer taborowy 1983, który otwierał ostatnią serię dostarczonych do stołecznego przewoźnika miejskich jelczy, a zarazem był rokiem wycofania tych pojazdów z ruchu liniowego.

W kolejnych latach pojazd systematycznie odzyskiwał historyczne elementy wystroju wewnętrznego i zewnętrznego, czego zwieńczeniem był remont blacharski przeprowadzony w 2008 roku. Autobus odzyskał oryginalny schemat malowania oraz pomniejsze detale.

Jelcz MEX 272, oznaczony numerem taborowym 1983 jest jednym z najcenniejszych (obok Chaussona) i najbardziej reprezentacyjnych pojazdów w zabytkowej flocie stołecznego KMKM. Spośród kilku tysięcy wyprodukowanych jelczy, do dziś przetrwały tylko cztery MEXy, w tym jedynie dwa sprawne mechanicznie – jeden warszawski i drugi należący do krakowskiego MPK.

Pojazd jest obecnie wykorzystywany podczas imprez promujących transport publiczny oraz jest gościem wielu imprez i zlotów w całym kraju. „Zagrał" w kilku produkcjach filmowych i telewizyjnych, w ostatnim czasie w głośnym filmie „Różyczka".

Osoby, które chciałyby przejechać się MEX-em będą mogły to uczynić podczas zbliżającego się Zlotu Ogórków, połączonego z Nocą Muzeów oraz podczas jesiennych Dni Transportu Publicznego.

Więcej informacji na stronie Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej w Warszawie: www.kmkm.waw.pl

KOMUNIKACJA W OBIEKTYWIE

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO ZAPRASZA NA WYSTAWĘ, PRZYGOTOWANĄ Z OKAZJI 20-LECIA DZIAŁALNOŚCI ZTM - „WARSZAWA. KOMUNIKACJA MIEJSKA W OBIEKTYWIE MACIEJA TURKOWSKIEGO”.





Autor 20 zdjęć prezentowanych na wystawie jest absolwentem Wydziału Transportu Politechniki Warszawskiej. Fotografuje od 1989 roku. Fotografie można oglądać w Parku Sztuki Młociny do 30 kwietnia br. Serdecznie zapraszamy.





Park Sztuki
MŁOCINY

ZAPROSZENIE

Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie

ma przyjemność poinformować, że na terenie
Parku Sztuki Młociny
(węzeł komunikacyjny Młociny)
od 5 marca br. oglądać można wystawę
fotografii

pt. "Warszawa. Komunikacja miejska
w obiektywie Macieja Dominika Turkowskiego".


@
i
ztm
miesięcznik Zarządu Transportu Miejskiego